

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

LE CHARGEMENT EN PONTÉE

THÈSE POUR LE DOCTORAT
SCIENCES JURIDIQUES

Présentée et soutenue le 28 novembre 1925, à 15 heures 30

PAR

E. GEORGIADÉ

Président : G. RIPERT, Professeur

Suffragants : M. WAHL, Professeur. - M. LEVY-ULLMANN, Professeur.

PARIS

LIBRAIRIE GÉNÉRALE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

Ancienne Librairie Chevalier-Maresca et C^{ie} et ancienne Librairie F. Pichon réunies

R. PICHON & R. DURAND-AUZIAS, Administrateurs

Librairie du Conseil d'État et de la Société de Législation comparée

20, RUE SOUFFLOT (5^e Arr^t)

1925

**LE
CHARGEMENT
EN PONTÉE**

LE CHARGEMENT EN PONTÉE

THÈSE POUR LE DOCTORAT
SCIENCES JURIDIQUES

Présentée et soutenue le 28 novembre 1925, à 15 heures 30

PAR

E. GEORGIADÉ

Président : G. RIPERT, Professeur

Suffragants : M. WAHL, Professeur. - M. LEVY-ULLMANN, Professeur.

PARIS

LIBRAIRIE GÉNÉRALE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

Ancienne Librairie Chevalier-Maresca et C^{ie} et ancienne Librairie F. Pichon réunies

R. PICHON & R. DURAND-AUZIAS, Administrateurs

Librairie du Conseil d'État et de la Société de Législation comparée

20, RUE SOUFFLOT (5^e Arr^e)

1925

*La Faculté n'entend donner aucune approbation ni
improbation aux opinions émises dans les thèses ;
ces opinions doivent être considérées comme propres
à leurs auteurs*



A MON ÉMINENT MAITRE
M. GEORGES RIPERT

Professeur à la Faculté de Droit de Paris et à l'Ecole des Sciences politiques

Hommage respectueux et reconnaissant.

E. G.

BIBLIOGRAPHIE

- ARNOULD, *The Law of Marine Insurance and average* (1921).
- BONNECASE, *Traité de Droit Commercial Maritime*, 1 vol. (1923).
- BOUSQUET, *Commentaire pratique des Règles d'York et d'Anvers* (1906).
- CARVER, *Carriage of goods by sea* (1918).
- CAUVET, *Traité sur les assurances maritimes*, 2 vol. (1862).
- CONGDON, *General average*.
- DAGEVILLE, *Code de Commerce expliqué par la jurisprudence*, 4 vol. (1828).
- DANJON, *Traité de Droit Maritime*, 6 vol. (1916).
- DESJARDINS, *Traité de Droit commercial maritime*, 8 vol. (1890).
- DOR (L.), *Les clauses des connaissements et le projet de loi Colin* (1912).
- EMERIGON, *Traité des assurances et des contrats à la grosse* (1827).
- HARALAMBIDIS, *Des caractères distinctifs des avaries communes* (thèse, Paris, 1920).
- JACOBS, *Le Droit Maritime Belge*, 2 vol. (1891).
- LOWNDES, *The law of general average* (1922).
- LYON-CAEN et RENAULT, *Traité de Droit Commercial*, t., V. et VI (1912).
- MACLACHLAN, *A treatise on Merchant Shipping Act*.
- PARDESSUS, *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, 6 vol. (1845).

RIPERT, *Traité de Droit Maritime*, 3 vol. (1921).

— *Le chargement en pontée*, *La Gazette des Tribunaux du Maroc*, n° du 10 mai 1923.

SCRUTTON, *Charter parties and bills of lading* (1886).

VALIN, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine, du mois d'août 1681* (1760).

VALROGER (DE), *Commentaire théorique et pratique du Livre II du Code de Commerce*, 5 vol. (1886).

VERMOND, *Manuel de Droit Maritime* (1920).

WAHL, *Manuel de Droit Maritime* (1923).

XXX, *Les cargaisons de pont et la sécurité en mer*, dans *la Revue Internationale du Travail*, n° de mai 1922.

Revue Internationale de Droit Maritime (en abr., Autr.)

Revue de Droit Maritime Comparé (en abr., Dor.).

Supplément à la Revue de Droit Maritime Comparé (en abr., Sup.).

Journal de jurisprudence commerciale et maritime de Marseille (en abr., J. M.).

Recueil de jurisprudence commerciale et maritime du Havre (en abr., R. H.).

Le Droit Maritime Français (en abr., D. M. F.).

INTRODUCTION

1. — Le mode normal du chargement des marchandises sur un navire est, comme on le sait, le chargement dans la cale.

La cale, en effet, est le seul endroit du navire qui, par son emplacement, sa situation et ses dimensions, puisse recevoir les marchandises sans compromettre la stabilité du navire et sans embarrasser les manœuvres de l'équipage.

Dès lors, il est évident que le chargement sur le pont présente deux conséquences fâcheuses: 1° menace permanente de la stabilité du navire par le déplacement de son centre de gravité et l'amplification du roulis qui s'ensuit (1); 2° embarras constant pour les manœuvres de l'équipage en obstruant et encombrant outre mesure le passage sur le pont.

D'où: 1° insécurité pour les marins qui peuvent tomber victimes d'accidents en manœuvrant sur le pont et cela surtout par gros temps (2).

(1) « On doit considérer les marchandises sur le tillac comme en conspiration constante contre le salut commun parce qu'elles surchargent le navire et gênent la manœuvre. » Dageville, t. VI, p. 170.

(2) « Par suite des violentes tempêtes continuelles, d'ordinaire sur l'Océan Atlantique, d'octobre à fin mars et en

2° Insécurité pour le navire, car sa bonne navigabilité en est dangereusement compromise ;

3° Insécurité pour la cargaison mise sur le pont (1), exposée comme elle est, à toutes les intempéries et se trouvant la première à être sacrifiée par le jet à la mer en cas de danger, ou brûlée comme combustible, si le charbon vient à manquer ;

4° Insécurité enfin pour la cargaison de la cale qui est menacée de l'entrée des lames d'eau occasionnée par l'amplification du roulis et souvent même des dommages qui peuvent survenir par l'effondrement de certaines parties du pont (2) trop chargé ou chargé de marchandises trop lourdes.

raison du poids très lourd des bois américains, les chargements en pontée des navires, en hiver, présentent des sérieux dangers pour la sécurité des navires et des cargaisons comme on en a fait l'expérience, ces derniers temps. Cas d'un navire qui s'est perdu corps et biens en plein océan par suite de la surcharge occasionnée par une pontée excessive. Cas d'un navire où la pontée trop lourde a défoncé les panneaux par où l'eau a pénétré dans les cales et avarié une grande quantité de marchandises, etc... ». (Requête au Ministère des Affaires Etrangères d'Allemagne en vue de la discussion de la question pour la Conférence Internationale de Londres, juin 1913).

(1) « On comprend, en effet, que des marchandises sur le tillac courent trop de risques dans une longue navigation... ». Valin, sur l'art. XII, t. I, l. II de l'ordonnance de 1681.

(2) « Les assureurs ont un grand intérêt à ce que des mesures soient prises pour remédier aux méfaits occasionnés par la pontée, car ils ne sont pas seulement atteints par les risques de ce chef quand ils couvrent le corps du navire ou de la pontée elle-même, mais encore par l'assurance de la cargaison des cales. » (Requête au Ministère des Affaires Etrangères d'Allemagne... juin 1913).

Le cas s'est présenté dans la pratique (voir plus haut, note 2, p. 9).

Ces dangers se rencontrent plus fréquemment dans les transports des cargaisons de bois effectués dans la Baltique et dans l'Océan Atlantique (1). C'est ce qui nous explique l'initiative prise par certains pays maritimes du Nord pour tenter une réglementation internationale du chargement de bois sur le pont des navires.

2. — Malgré l'anomalie que présente un tel mode de chargement des marchandises, il a été, cependant pratiqué et cela de fort bonne heure. Comment peut-on expliquer cette pratique? Par trois considérations principales de caractère pratique: la nature de certaines marchandises, le genre de certaines navigations, le désir des chargeurs de payer un fret moins élevé.

a) Il y a, en effet, certaines marchandises dont le volume ou la nature empêchent ou du moins rendent difficile leur accès dans la cale. Il en est ainsi pour le bois de charpente, les balles de foin, les fûts vides, le bétail, les wagons, locomotives, automobiles, etc...

Ces marchandises donc ne peuvent être raisonnablement arrimées que sur le pont du navire. C'est là leur emplacement naturel, normal, par la force même des choses.

b) Il faut remarquer en second lieu que dans un

(1) Une statistique de l'année 1906 accuse 51,7 % des dégâts maritimes dûs aux pertes et aux jets des cargaisons de pont (extrait du protocole de l'assemblée générale des assureurs, septembre 1906).

certain genre de navigation comme celle du petit cabotage la brièveté des trajets, l'absence d'intempéries — les navires suivant la côte — permettent sans inconvénient apparent le chargement sur le pont. De plus, l'exiguité et même souvent l'absence totale de cale de ces navires employés au cabotage justifient pleinement le chargement sur le pont. Cet usage, observé dans la navigation au petit cabotage depuis fort longtemps, a été consacré, d'ailleurs, par le législateur français et est admis dans la plupart des réglementations étrangères.

c) Enfin, reste le désir des chargeurs de payer un fret moins élevé et qui consentent à cet effet à ce que leurs marchandises soient chargées sur le pont. La différence entre le prix du fret de cale, plus élevé, et celui du fret de pontée, leur permet ainsi de réaliser une économie de frais de transport et un bénéfice sur le prix de vente de leurs marchandises. Ce bénéfice, d'ailleurs, est très aléatoire, car, pour obtenir une diminution du fret, le chargeur expose ainsi sa marchandise, sur le pont, à toute sorte de risques d'avarie et de perte. Mais enfin, c'est un risque qu'il assume personnellement pour réaliser un profit. C'est son droit. Il n'y aurait rien à ajouter s'il était le seul intéressé dans l'entreprise maritime. Or, c'est tout le contraire. Tout voyage, en effet, est une entreprise où se trouvent associés pour un certain temps les intérêts particuliers de plusieurs intéressés : de l'armateur et de plusieurs chargeurs. La question qui se pose alors est celle de savoir s'il est permis à un des chargeurs du navire, pour réaliser un profit tout personnel, de compromettre la sécurité et de l'équipage

et du navire et de toute la cargaison de cale appartenant à d'autres chargeurs, en opérant un chargement sur le pont. En principe, on ne peut répondre que par la négative. Cependant, le problème est complexe. Nous avons vu plus haut qu'il y a des raisons pratiques assez sérieuses pour motiver le chargement sur le pont. Le supprimer donc d'une façon absolue en interdisant par une règle légale à l'armateur d'y procéder et au chargeur d'y consentir, ne serait pas une solution bien satisfaisante. Ce que le législateur peut et doit faire, c'est de réglementer strictement et sévèrement cette pratique. Déjà plusieurs pays du Nord directement intéressés au transport des cargaisons de bois en pontée, comme la Grande-Bretagne, les Pays-Bas, la Norvège, ont établi des réglementations minutieuses sur le chargement en pontée. Bien plus, un mouvement de réglementation internationale se dessine. Nous y reviendrons plus loin.

3. — Cette pratique est assez ancienne. Elle se trouve déjà mentionnée et réglementée dans le Consulat de la Mer, dans les Décrets de la Ligue Hanséatique, dans les Statuts de Marseille, dans la Loi de Gênes, enfin dans l'ordonnance de 1681.

La règle de la Ligue Hanséatique est nette et absolue : prohibition complète du chargement sur le pont (1).

Ce mode de chargement est également prohibé, en principe, par la Loi de Gênes et les Statuts de Mar-

(1) « Aucun patron anséatique ne devra charger des marchandises sur le tillac ou dans la chambre. » Art. XVI, *Droit maritime de la Ligue Hanséatique*, (Pardessus, t. II, p. 483).

seille, sauf dans certains cas et sous certaines conditions (1).

Le Consulat de la Mer ne renferme pas non plus de prohibition absolue, ainsi que l'Ordonnance de 1681. Ces textes admettent le chargement sur le pont au cas où le chargeur y a consenti et règlent la question d'indemnité dans le cas où l'armateur a chargé sur le pont sans le consentement du chargeur.

Le chapitre CXVI du Consulat de la Mer (2) commence par établir la responsabilité exclusive du patron du navire qui seul doit réparer l'avarie ou la perte des marchandises qu'il a chargées sur le pont « sans la connaissance et la volonté » de leur propriétaire et des autres marchands qui ont également des marchandises à bord. Ces derniers ne doivent aucune réparation.

Le second point réglé concerne le consentement du chargeur au chargement en pontée et la preuve de ce consentement. Le consentement peut être donné par écrit ou oralement. La preuve par témoins est admise, pourvu que ces témoins, précise le texte, ne soient pas « des hommes intéressés au navire ou qui en reçoivent salaire » (3).

Enfin, en cas d'avarie ou perte des marchandises en pontée, le chargeur qui y a consenti n'a droit à

(1) Loi de Gênes, (Pardessus, t. IV, 463); Statuts de Marseille, (Pardessus, t. IV, 275).

(2) Pardessus, t. II, p. 155.

(3) La possibilité de la preuve testimoniale est une particularité propre au Consulat de la Mer. L'ordonnance de 1681 ne la mentionne pas et le Code de commerce de 1806 dans son article 229 établit la nécessité de l'écrit.

aucun recours. Bien plus, « ce chargeur est obligé de payer au patron le fret dont ils seront convenus, et toutes les dépenses faites pour ces marchandises (1). »

« Ce chapitre, est-il dit en dernier lieu dans ce recueil, a été fait par la raison que le patron ne doit rien porter sur le tillac, sinon les agrès et apparaux dont il a besoin pour le service et les nécessités du navire. » Nous voyons encore là une affirmation du puissant motif de réglementer sévèrement le chargement en pontée.

L'ordonnance de 1681 consacre, elle aussi, les mêmes dispositions dans une forme plus concise et plus brève : « Faisons défenses aux maîtres et patrons de charger aucunes marchandises sur le tillac de leurs vaisseaux sans l'ordre ou consentement « des marchands, à peine de répondre en leur nom tout le dommage qui en pourrait arriver (2). »

Donc : interdiction au capitaine de charger sur le pont sans consentement du chargeur et, comme sanction : sa pleine responsabilité en cas d'avarie ou de perte.

Pour la preuve de ce consentement, Valin, dans ses

(1) Consulat de la Mer, ch. CXLI. Cette exigence du fret, raisonnable en cas d'avarie, peut-elle se justifier en cas de perte totale de la pontée? Oui, si on veut bien voir là une mesure tendant à décourager le chargeur pour le chargement en pontée. On peut la considérer comme une peine civile. Cependant, nous le verrons plus loin, la jurisprudence moderne dispense le chargeur du payement du fret au cas de perte totale.

(2) Ordonnance de 1681 Livre II, t. I du Capitaine, art. XII. Valin, p. 397, vol. I.

commentaires, précise qu'elle ne peut se faire que par écrit si la valeur des marchandises excède la valeur de 100 livres. C'est donc l'application du droit commun. Valin ajoute aussi que cette interdiction du chargement en pontée ne s'applique pas au petit cabotage.

Enfin, l'article XIII (livre III, t. VIII) de l'ordonnance exclut de la contribution générale la perte et l'avarie des marchandises du pont. Leur propriétaire n'a qu'un recours contre le patron ou maître. La pontée contribue néanmoins, si elle est sauvée (1). Nous verrons plus loin les raisons que donne Valin pour justifier cette exclusion du règlement par avarie commune.

En résumé et d'une façon générale, le chargement en pontée est prohibé, tout au moins en principe. Il est permis, en effet, dans les voyages côtiers et en cas de consentement exprès du chargeur.

S'il y a perte ou avarie, la contribution générale n'est point admise et la perte est tantôt pour le capitaine, s'il a chargé sur le pont sans la connaissance du chargeur, tantôt pour le chargeur lui-même, s'il y avait consenti.

4. — Actuellement, les textes qui régissent la matière en droit français sont deux articles du Code de Commerce : l'article 229, qui établit la responsabilité unique du capitaine, au cas où il aurait chargé des marchandises sur le tillac sans le consentement écrit du chargeur, pour tout dommage qui peut arriver à ces marchandises, tout en exceptant le petit

(1) Valin, vol. II, p. 203.

cabotage à l'application de ce texte — et l'article 421 qui exclut de l'avarie commune la perte ou avarie de la pontée, qui contribue cependant si elle est sauvée et ne donne un recours au chargeur que contre le capitaine. Ces deux articles ne sont donc que la reproduction condensée des dispositions de l'ancien droit.

Un autre texte, postérieur, mais de moindre importance, est l'article 22 du décret du 1^{er} décembre 1893 (« relatif à la réglementation de l'arrimage des marchandises à bord des navires de commerce »), au titre III qui s'occupe plus spécialement des « vins, alcools, huiles et généralement toutes matières liquides ». Cet article, nous le verrons plus loin, édicte certaines mesures que le capitaine est obligé d'observer pour l'arrimage de ce genre de marchandises sur le pont du navire.

Tout cela est bien maigre comme réglementation et il y a bien des points qui auraient gagné à être précisés par le législateur et bien des règles à édicter pour la protection et la sécurité des marins, du navire et des cargaisons.

Il y a eu une tentative dans ce sens, mais qui n'a pas abouti. La question des pontées avait été examinée, en effet, par la « Commission Supérieure de la Marine marchande » nommée en exécution de la loi du 17 avril 1907. Cette loi avait pour objet d'assurer la sécurité de la navigation maritime et la réglementation du travail à bord des navires de commerce et laissait un certain nombre de points qui, après l'examen de la Commission, devaient faire l'objet d'un règlement d'administration publique. Malheureuse-

ment, rien de tout cela n'a été fait et il y a lieu de le regretter.

5. — Cet aperçu sommaire de l'ancienne et de l'actuelle législation donne déjà une idée générale des difficultés qui se présentent à l'occasion du chargement en pontée et des complications qui peuvent s'ensuivre dans les rapports des intéressés. Dans la suite, des nouveaux problèmes se sont soulevés, en conséquence des changements survenus dans le commerce maritime (progrès techniques, développement de la pratique de l'assurance, multiplication des échanges internationaux).

Nous verrons donc, tout d'abord, dans un premier chapitre, ce qu'il faut entendre exactement par pontée et par navigation au petit cabotage.

Nous examinerons ensuite la question de l'exclusion de l'avarie commune comme mode de réparation en cas de dommage ou perte de la pontée.

Puis, nous passerons aux questions qui se présentent dans les rapports du chargeur avec l'armateur, d'une part, et dans les rapports du chargeur avec l'assureur, d'autre part. Cela fera l'objet de deux chapitres subséquents dont la majeure partie sera consacrée à l'étude de la responsabilité du transporteur et de la garantie de l'assureur.

Enfin, dans un dernier chapitre, nous dirons quelques mots des législations nationales des divers pays maritimes qui ont eu à s'occuper du chargement sur le pont et nous ferons état, en finissant, des diverses tentatives de réglementation internationale qui ont eu lieu à cet égard.

CHAPITRE PREMIER

Pontée et Petit Cabotage

SECTION I

Pontée

6. — Une définition théorique de la pontée est quasi-impossible. On sait, sans doute, que le pont d'un navire est cette partie du bâtiment sur laquelle se trouvent appareils et constructions légères destinés au fonctionnement du service et qui sert de passage également aux marins et aux passagers. Mais ce qui nous importe ici, c'est de savoir si, au point de vue juridique, les diverses superstructures du pont doivent être assimilées à la cale ou au pont. En d'autres termes, il s'agit de savoir si l'interdiction du chargement sur le pont s'étend au roof, à la dunette, cour-sive, pont-abri, etc...

La raison qui fait qu'on hésite, c'est que les inconvénients du chargement des marchandises dans ces parties couvertes (ou protégées partiellement) du pont semblent être moindres de ceux du chargement sur les espaces absolument découverts du pont.

D'abord, les passages du pont sont moins encombrés et, ensuite, les marchandises arrimées dans ces espaces couverts sont moins exposées aux intempéries et craignent moins les avaries.

Mais, malgré tout, il reste le grand inconvénient de l'insécurité, conséquence de l'élévation du centre de gravité.

7. — Le législateur s'est bien gardé de trancher la question. Il n'existe dans les différents pays aucune disposition légale sur la définition de la pontée. Seul le code maritime belge (art. 20, § 2) renferme la définition suivante : « Est assimilée au tillac toute construction ne faisant pas corps avec la membrure du vaisseau ». (1) Cette disposition est très hardie, très nette, mais trop théorique. Car il peut y avoir des constructions spécialement aménagées pour recevoir des marchandises et pourtant « ne faisant pas corps avec la membrure du vaisseau ». Or, certains auteurs (2) pensent que la prohibition ne s'étend pas à ce genre de constructions, et cette opinion se trouve confirmée par la jurisprudence (3). Cela contredit absolument la définition théorique donnée par le code belge. D'autres auteurs sont plus sévères : « Qu'il s'agisse du roof ou de la dunette *même construite avec le navire* et couverte comme lui, la loi ne distingue pas : ce mode de chargement ressemble fort au chargement sur le tillac et ne ressemble pas au

(1) Les règles d'York et d'Anvers de 1890 renferment une définition analogue.

(2) Ripert, II, § 1499 en note; Danjon, II, 705.

(3) Marseille, 3 décembre 1906. Autran, 22, 807; 27 mai 1907; Autran, 22, 816.

chargement dans l'intérieur du navire : il a presque tous les inconvénients du premier et n'a pas les avantages du second... (la marchandise) placée « dans la dunette (elle) est beaucoup plus exposée à l'invasion des eaux ; elle peut même être emportée, ainsi qu'on l'a vu souvent, avec la dunette ; ces effets sont enfin sous la main de l'équipage et les premiers dont on se débarrassera s'il y a nécessité de jet à la mer. Charger dans la dunette, c'est charger sur le tillac (1). »

Cela aurait pu être la meilleure solution et la plus logique, en apparence, si nous pouvions faire fi des besoins de la pratique. On aurait pu alors édicter deux règles bien nettes : 1° Tout chargement sur le pont est interdit ; 2° Les superstructures du pont sont assimilées à celui-ci. Mais nous avons exposé plus haut les raisons qui nous font éviter une telle solution du problème.

Pour les superstructures, nous dirons que c'est une question de fait. Pour s'en convaincre, il suffit de jeter un regard sur la jurisprudence : une grande variété de solutions, toutes basées sur des considérations de fait (2).

(1) Desjardins, t. II, § 431 ; Cf. De Valroger : « Roof et dunette s'élèvent en réalité sur le pont, et ce que paraît exiger l'art. 229 c'est qu'à moins de convention contraire, le chargement prenne place dans le corps du navire où les marchandises sont à l'abri sans compromettre sa stabilité », t. I, sur art. 229.

(2) Rennes, 9 janvier 1821. Répertoire Dalloz, n° 395, v° *Droit Maritime* ; Marseille, 15 mai 1829 ; Bordeaux, 6 déc. 1838 ; 16 août 1839 ; 13 janv. 1841. Rép. de Dalloz, n° 1190. Havre, 30 janvier 1860, R. H. 1860, 33 ; Marseille, 14 novembre 1866, R. M. 67, 1, 23 ; Mars, 3 décembre 1906 ; Autran, 22, 807 ; Marseille, 27 mai 1907, Autran, 22, 816 ;

8. — La plupart des décisions judiciaires tiennent compte surtout de la garantie de sécurité suffisante que ces constructions peuvent offrir aux marchandises qui y sont arrimées. La sécurité du navire lui-même, menacée par de tels chargements, n'est pas prise en considération. Il y a lieu de le regretter. Seul le Tribunal de Commerce de Nantes (20 août 1910) a eu la sagesse de dire dans un jugement « qu'il faut bien considérer qu'en principe les chargements sur le pont sont défendus et que la principale raison de cette défense est que de tels chargements rendent un navire moins stable, augmentant la violence et l'ampleur des coups de tangage et favorisant ainsi les désarrimages et les pertes ; attendu en conséquence qu'il importe peu que le bridge soit absolument fermé comme le prétend l'armateur, qu'il suffit au Tribunal de constater qu'il est situé au-dessus du pont et que, dans ces conditions... etc. »

C'est de cet angle qu'il faut voir la question et non uniquement du point de vue de la sécurité des marchandises, comme le font la plupart des décisions et quelques auteurs qui proposent comme critérium la nature de la structure de ces constructions (1) !

Nantes, 20 août 1910, Autran, 26, 502; Marseille, 28 mai 1913 (nav. Crogoswald). T. C. Rouen, 5 mars 1897, Autran, 13, 56. Cette dernière décision assimile le spardeck (ou pont supérieur) au pont principal du navire.

(1) « Les marchandises chargées dans les dunettes ou dans les roufles dont les murailles sont celles du navire, ne sont pas censées chargées sur le pont; elles sont sous couverture comme celles de la cale; mais un roufle volant qui n'a pas les mêmes murailles que le navire n'est qu'un abri placé sur le pont et les marchandises qu'il recouvre forment ainsi un chargement sur le tillac ». Cauvet, p. 117.

Toutes ces décisions judiciaires ne se préoccupent que du sort des marchandises. Sont-elles suffisamment protégées contre les intempéries ? Alors, charger dans la dunette, c'est charger dans la cale. Ne sont-elles pas garanties contre les coups de mer ? Alors, c'est du chargement sur le pont. Que deviennent alors les motifs qui ont fait édicter la défense de charger sur le pont ? Se préoccupe-t-on de la stabilité du navire ? Se préoccupe-t-on de l'embarras que peuvent occasionner ces marchandises au travail des gens de mer ? Nullement. Sans doute, le législateur n'a pas édicté des mesures destinées à limiter et ordonner le chargement sur le pont eu égard à la stabilité du navire, mais c'est fausser l'esprit de la loi que d'aller se demander (pour décider si les marchandises chargées dans une superstructure se trouvent sur le pont ou dans la cale) si ces constructions font corps ou non avec la membrure ou les murailles du navire, du moment où elles se trouvent bel et bien sur le pont avec le danger de la stabilité compromise (1).

(1) Ce critérium absurde, basé sur la nature de la structure du pont, est adopté en plus de la Belgique, par la Suède et les Etats-Unis. La loi maritime de la Suède, Ch. VII, § 190, 2°, dispose: « son considérés comme pontées les marchandises chargées sur espaces couverts qui ne sont pas entièrement ou partiellement fermés par les côtes prolongées du navire ou n'offrant pas de sécurité suffisante contre le dommage ou le danger d'être enlevées par la mer ». Pour les Etats-Unis d'Amérique, « les structures non comprises dans la membrure du navire, sont considérées comme pont ». Gourlie, p. 88-91, cité par Lowndes, p. 758. Ajoutons que cette formule a heureusement disparu des Règles d'York et d'Anvers (rédaction de 1924).

Dès lors, il devient inutile de s'arrêter à des critères qui ne tiennent pas compte de tous les côtés de la question. Encore une fois, c'est une question de fait (1), mais les juges, dans leurs décisions, doivent se guider par deux principales considérations : 1° garantie de sécurité pour le navire ; 2° garantie de sécurité pour la cargaison. Tout ce qu'on pourrait demander au législateur, c'est qu'il édictât des règles obligeant le capitaine à prendre certaines mesures pour éviter tout chargement excessif de nature à menacer la sécurité du navire et de l'équipage.

9. — Signalons, enfin, que ni en Allemagne, ni en Angleterre, il n'y a de disposition légale à ce sujet.

« Le Code de Commerce allemand ne renferme aucune disposition, mais la question a été longuement discutée à la conférence de Hambourg qui s'est occupée de la préparation du Code de Commerce. Finalement, il a été décidé qu'on apprécierait dans chaque cas particulier, d'après les circonstances données, si un chargement comme celui dont il s'agit doit être ou non considéré comme pontée. Quand, par exemple, la structure de ces constructions sera aussi forte que dans les autres parties du navire, la cargaison qui s'y trouvera arrimée sera assimilée à celle de la cale. Si cette structure n'est que provisoire ou ne fait pas partie du corps du navire, les marchandises arri-

(1) « Attendu que la question n'est pas susceptible de recevoir une solution théorique absolue, que c'est essentiellement une question de fait à apprécier d'après les circonstances de l'espèce. » (Marseille, 3 décembre 1906. *Austran*, 22, 807).

mées dans cet espace seront considérées comme pontée, bien qu'elles ne soient pas disposées sur le pont supérieur (1). »

La même difficulté existe en Angleterre. « Elle provient, écrit Lowndes (2), de la manière dont les navires sont actuellement mesurés pour le tonnage. Mais toute construction faisant partie de la membrure du navire et mesurée avec son tonnage représente sa pleine capacité pour la cargaison ; les marchandises placées dans ces constructions sont considérées comme étant à leur véritable place (3). Lord Esher M. R., « cependant, s'est exprimé très énergiquement en opposition à cette opinion en déclarant qu'on doit savoir que la partie propre à recevoir les marchandises « se trouve en dessous et non au-dessus du pont ». La question reste donc entière. C'est plutôt une question d'ordre nautique que juridique. »

Au point de vue international, les Règles d'York et d'Anvers de 1890 contenaient une formule de discrimination se basant sur la nature de construction des superstructures (4). Ce critérium théorique, nous

(1) Renseignements d'après la circulaire n° 6453 de l'*Internationaler Transportversicherungs-Verband*. D'après le Lloyd germanique de Hambourg, la dunette, le pont-abri, sont considérés d'ordinaire comme appartenant à la carcasse du navire, tandis que ce n'est pas le cas pour le roof et la coursive, en général. Certaines compagnies de navigation, cependant, assimilent toutes les superstructures au pont.

(2) Lowndes, p. 78.

(3) C'est la pratique adoptée par les « Adjusters ».

(4) « Sont assimilées à la cale les superstructures faisant corps avec la membrure du vaisseau. »

l'avons critiqué plus haut (voir p. 23, texte et note 1). D'ailleurs, lors de la récente révision des Règles d'York et d'Anvers en septembre 1924, la formule, critiquée plus haut, a complètement disparu. C'est donc une condamnation certaine.

SECTION II

Petit Cabotage

10. — Le principe de la défense du chargement sur le pont est cependant tempéré par une exception traditionnelle et presque partout admise : il est permis, quand il s'agit de navigation au petit cabotage, ou ce qu'on appelle aussi les voyages côtiers, de charger sur le pont sans avoir le consentement du chargeur.

Cet usage, actuellement consacré par l'article 229 du Code de Commerce, est très ancien. Il est mentionné par Valin (1) qui l'explique en disant que s'il

(1) « Dans la navigation au petit cabotage, cet article (interdisant le Ch. sur le p.), néanmoins n'est pas observé, même à l'égard des marchandises sujettes à être extrêmement avariées par les coups de mer. Tous les jours on voit des sacs de farine chargés à Uarans pour cette ville au port de Rochefort, soit dans des bateaux sans pont, soit sur le tillac des bateaux pontés; et quoique ces farines soient fort souvent avariées, l'usage est de charger de cette manière et il a toujours été toléré en considération que s'il en était autrement, le fret de ces bâtiments serait beaucoup plus considérable. » Valin, t. I, p. 397. •

en était autrement, le fret des navires caboteurs serait excessif. Ce n'est pas la seule raison qui peut justifier cette exception. Ce point, nous l'avons déjà établi (voir plus haut, p. 11). C'est l'avis aussi de la plupart des auteurs (1).

11. — Cependant, cette liberté laissée au capitaine de charger sur le tillac dans la navigation au petit cabotage avait été critiquée. On avait émis l'idée que cette liberté avait pour effet d'éloigner du petit cabotage beaucoup de marchandises trop susceptibles pour être ainsi exposées, de telle sorte que le petit cabotage, pour vouloir être trop libre, se trouverait maintenant délaissé (2).

Et il faut bien dire que cet argument fit impression sur la Commission chargée de la revision du Code en 1865, puisqu'elle l'avait adopté, en proposant la suppression du second paragraphe de l'article 229 et ajoutait même un autre argument encore plus faible : la disparition de la pratique et de la législation des distinctions autrefois consacrées entre le grand et le petit cabotage. Sans doute une des différences qui séparaient ces deux genres de navigation a été supprimée par l'ordonnance du 25 novembre 1827 qui a confondu les diverses conditions d'aptitude exigées du capitaine pour la capacité au commandement. Mais ce n'est pas là une raison juridique pour décider la suppression de l'autre différence, celle qui concerne le chargement sur le pont.

(1) Ripert, II, § 1500; Danjon, II, § 702.

(2) De Valroger, I, 392.

Les Chambres de Commerce, d'ailleurs, ne parurent pas favorables à cette innovation. Dans le Midi surtout, on invoqua, pour défendre l'exception, la clémence du climat qui rend le chargement sur le pont sans inconvénient et on fait remarquer, au surplus, que l'obligation d'obtenir l'autorisation écrite du chargeur mettrait le capitaine à sa discrétion et serait ruineux pour le petit cabotage. La Chambre de Commerce de Marseille, notamment, s'est formellement prononcée pour le maintien de la distinction (1).

12. — Le sens exact de cette exception, c'est que dans le petit cabotage le capitaine a la faculté légale de charger des marchandises sur le pont sans autorisation du chargeur et même, la jurisprudence l'a admis (2), sans l'aviser qu'il entend procéder ainsi. Mais il n'est nullement interdit, par là, au chargeur, si cela lui plaît, de stipuler que ses marchandises ne seront pas placées sur le pont. Il suffira d'insérer une clause dans le connaissement stipulant que « les marchandises seront chargées sous couverte ». Est-ce à dire, cependant, que, dans ce cas, si le capitaine contrevient à son engagement et charge sur le pont il serait responsable (comme cela arriverait dans

(1) De Valroger, I, 395.

(2) Bordeaux, 9 juillet 1907, Autran, 23, 484. Et cela malgré l'insertion d'une clause au connaissement autorisant expressément le chargement sur le pont. Cette clause n'ayant pas le but de créer une convention particulière dérogeant à l'art. 229; elle n'est que la confirmation de la loi autorisant le chargement sur le pont dans le petit cabotage.

la navigation au long cours, art. 229), ou admettrait-on la contribution pour avarie commune si la cargaison venait d'être sacrifiée pour le salut commun ? Il y a sur ce point des décisions contradictoires assez anciennes, d'ailleurs. Nous y reviendrons plus loin (§ 23, p. 42).

13. — Que faut-il entendre exactement par petit cabotage ? Il faut tout d'abord mettre à part le point de vue du fisc douanier français qui ne correspond pas aux définitions données par les textes législatifs. L'administration des Douanes (en ce qui concerne particulièrement les primes) distingue : 1° le cabotage international, qui a lieu entre les ports de nations différentes jusqu'aux limites fixées par l'article premier de la loi du 30 janvier 1893, et 2° le cabotage français, qu'elle subdivise en : *a*) grand cabotage, comprenant les voyages entre ports du littoral nord d'une part, et les ports du littoral méditerranéen d'autre part, et *b*) le petit cabotage s'effectuant entre ports du Nord ou Ouest ou entre ports méditerranéens français.

Au point de vue commercial et législatif, au contraire, le petit cabotage a lieu : 1° au Nord entre ports français *ou étrangers*, du Texel (Hollande) à la Corogne (Espagne), Iles Britanniques étant comprises ; 3° au Sud, entre ports français ou étrangers, de Naples à Malaga, Sardaigne et les Baléares comprises.

On aperçoit aussitôt les différences. Pour la Douane, le petit cabotage s'effectue seulement entre ports français situés dans la même mer. Dans le droit commercial, au contraire, le petit cabotage

peut s'effectuer entre ports français et étrangers et même d'une mer à une autre. Ainsi le voyage de Cette à Alger est petit cabotage pour la Douane, puisqu'il s'effectue dans la même mer et entre ports français. Il ne l'est pas, en droit commercial, cependant (1), pour lequel des textes précis ont assigné des limites exactes à la navigation du petit cabotage. Le premier texte qui a précisé ces limites est l'ordonnance du 17 octobre 1740 (2). Celle du 12 février 1815 a étendu les limites du petit cabotage de Monaco à Malaga à l'ouest et jusqu'à Naples à l'est.

Pour les colonies (Martinique, Guadeloupe, Guyanne, Réunion, Indes), les limites du grand et du petit cabotage ont été définies par l'ordonnance du 31 août 1828. Elles l'ont été en Algérie par un décret du 9 juillet 1874 qui a étendu le petit cabotage pour les bâtiments à voile ; à l'ouest jusqu'au détroit de Gibraltar, y compris les Baléares et, à l'est, jusqu'à celles de Tunisie, y compris la Sardaigne. La navigation entre la Réunion, Maurice et Madagascar, d'après le décret du 26 février 1862, est considérée comme de grand cabotage (3).

13 bis. — Tableau comparatif des différentes définitions du grand et du petit cabotage.

(1) Avis du Conseil d'Etat, 17 septembre 1838. D. 1840, 3, 22.

(2) Valin, sous l'art. 1^{er}, t. I, Livre II de l'Ordonnance de 1681.

(3) V. *Recueil des Actes Réglementaires*, vol. II, p. 12, 21, 128 et vol I, p. 299.

I. — *Point de vue du fisc douanier*

1° Cabotage international : Entre ports de nations différentes jusqu'aux limites fixées par l'article premier de la loi du 30 janvier 1893 (art. 37, C. Com.).

2° Cabotage national ou navigation réservée aux caboteurs français : 1. grand cabotage, entre ports du littoral nord d'une part et ports du littoral méditerranéen d'autre part ; 2. petit cabotage, soit entre ports français du Nord ou de l'Ouest, soit entre ports français méditerranéens (Algérie comprise).

II. *Point de vue du droit commercial*

1° Grand cabotage : Entre les limites du petit cabotage ci-dessous défini et celles qu'a fixé l'article premier de la loi du 30 janvier 1893 (art. 377 C. Com.).

2° Petit cabotage : Soit au Nord, entre ports compris entre le Texel et la Corogne, Iles Britanniques comprises. Soit au Sud entre ports compris de Naples à Malaga, Sardaigne et Baléares comprises. Le voyage en Algérie est considéré comme grand cabotage (L. 30 janvier 1893).

14. — Une hypothèse intéressante relative au petit cabotage est étudiée par M. Danjon dans son traité : il s'agit du cas où un navire ferait un voyage au long cours ou de grand cabotage comprenant des traversées dont chacune, considérée en elle-même,

serait de petit cabotage (1). Par exemple, c'est un navire qui part de Marseille pour Bordeaux en faisant escale à Cette; ou un autre qui, venant de New-York, s'arrête à Saint-Nazaire avant d'aller à Bordeaux. Va-t-on décider que ce sont des voyages de petit cabotage (avec toutes les conséquences juridiques qu'une telle qualification entraîne) en les considérant séparément, ou de grand cabotage ou au long cours en considérant le parcours dans son ensemble? « Il semble que ce soit cette dernière conception qui doit l'emporter en vertu de ce principe du droit maritime qu'on fait toujours prédominer l'intérêt commun aux intérêts individuels. Le législateur a confirmé ce principe dans la matière de l'arrimage en frappant d'une déchéance grave par rapport aux autres intéressés le chargeur au long cours ou au grand cabotage qui consent à ce que ses marchandises soient chargées sur le pont. Eh bien, pour le navire et le surplus de la cargaison, le voyage pris dans son ensemble est au long cours ou au grand cabotage; le navire a été armé pour voyager au long cours et les autres chargeurs ont compté que l'arrimage serait fait en conséquence. » Sans doute. Mais il serait excessif, je crois, de rendre le transporteur seul responsable, en refusant l'avarie commune, au cas de jet de la pontée pour le salut commun pendant le parcours de Marseille à Cette, par exemple, sous prétexte que le navire continuera sa route jusqu'à Bordeaux (2).

(1) Danjon, I, 708.

(2) Il n'y a d'ailleurs pas de décision judiciaire sur ce cas

15. — L'exception du petit cabotage est-elle admise par tous les pays maritimes ? Elle est généralement admise pour les voyages côtiers. En Allemagne, le code de commerce ne prohibe pas, en principe, le chargement sur le pont dans le petit cabotage : il laisse la faculté et le droit aux législations des Etats d'exempter le petit cabotage de cette interdiction (1). La loi prussienne du 24 septembre 1899 permet cette exemption par ordonnance royale. En Angleterre comme aux Etats-Unis, le chargement sur le pont est permis en général pour la navigation fluviale, ce qui va sans dire, et aussi pour la navigation côtière (2), par la force de l'usage.

En Italie, l'exception existe dans l'article 498 du Code de Commerce (3) pour les voyages limités aux côtes du département administratif maritime et dans le département voisin.

Le chargement sur le pont, dans le petit cabotage, est encore admis d'une façon générale en Espagne

(1) Art. 708, § 1 : « L'interdiction de charger sur le pont est cependant inapplicable aux voyages côtiers autant qu'il a été déclaré permis par les différents Etats » et art. 566 : « ... il est réservé aux lois des différents Etats de déterminer au sujet du petit cabotage (trafic côtier), que l'interdiction ci-dessus ne sera pas appliquée ».

(2) Lowndes, p. 65. Congdon, p. 54 : « Bien des navires de navigation intérieure ou côtière sont ainsi construits qu'ils ne peuvent recevoir des marchandises que sur le pont. La forme et la stabilité de ces navires leur permet de charger sur le pont ». Aucune disposition légale ne le consacre cependant.

(3) « ... Le consentement écrit n'est pas exigé pour les voyages limités aux cotes du département administratif maritime et dans le département voisin, ainsi que dans la navigation fluviale et sur les lois. »

(art. 855, Code de Commerce); en Autriche ; dans la République d'Argentine (art. 1344, 911, Code de Com.); au Chili (code de 1867) ; au Japon (art. 646, code de com.) ; au Mexique (art. 930, code de com.);

Il faut ajouter qu'en Belgique l'exception fut supprimée en 1879 lors de la révision du code de commerce et le nouvel article 20 ne distingue plus entre navigation au long cours et au petit cabotage. Le projet de la commission, instituée par le gouvernement, proposait de maintenir l'exception et de se borner à préciser les limites de cette navigation de Bayonne jusqu'à Hambourg (1). Ce n'est qu'après les réclamations de la Chambre de commerce d'Anvers qu'on finit par décider la suppression. On a prétendu qu'il y avait un inconvénient résultant de la diversité des législations au point de vue du règlement des avaries communes. C'est une assertion un peu exagérée. La diversité n'est pas si grande. En France, en Angleterre, aux Etats-Unis comme en Allemagne, l'avarie commune est admise dans le cas du jet de la pontée s'il s'agit du petit cabotage. Les Pays-Bas sans doute ne consacrent pas la même solution. Mais c'est à eux de confirmer leur législation à celle de la plupart des autres grands pays maritimes et non aux autres d'adopter leur règle qui est loin d'être bien justifiée. D'ailleurs sur ce point la vraie solution consiste à adopter une réglementation internationale.

16. — Et cette réglementation internationale a fait un grand pas vers la voie de simplification dans la

(1) Jacobs, t. I, § 142.

rédaction récente des Règles d'York et d'Anvers (septembre 1924). En effet avant cette date il se posait une grave question : on sait que d'après la Règle I des Règles d'York et d'Anvers de 1890 le jet des marchandises du pont n'était pas admise en avarie commune et cela même au cas du petit cabotage. Si des chargeurs français acceptaient cette clause dans un connaissement on se demandait s'ils auraient pu dans la suite se prévaloir des articles du code de commerce qui, eux, permettent le règlement par avarie commune. Il y avait en quelque sorte un conflit entre la loi nationale et les Règles d'York et d'Anvers de 1890. La question s'était présentée plusieurs fois dans la pratique. Elle a été discutée par la doctrine (1). Finalement la Cour de cassation a admis ces deux points : 1° les Règles d'York et d'Anvers peuvent s'appliquer à la navigation côtière; 2° Lorsque on s'y est referé la Règle I doit être appliquée (2). Actuellement, depuis la nouvelle rédaction des Règles d'York et d'Anvers en septembre 1924 à Stockolm, toutes ces difficultés ont disparu. En effet la nouvelle Règle I est ainsi modifiée : « Aucun jet de cargaison ne sera bonifié en avarie commune à moins que cette cargaison n'ait été transportée conformément aux usages reconnus du commerce. » (3) Dès lors cette règle n'est plus en contra-

(1) Voir l'intéressante discussion dans Bousquet, p. 180.

(2) Autran, XVII, 401.

(3) L'ancienne Règle I était ainsi rédigée : « Aucun jet des marchandises chargées sur le pont, ne sera admis en avarie commune. Sera assimilée au pont toute construction ne faisant pas corps avec la membrure du navire. »

diction avec la loi française puisque le chargement sur le pont dans la navigation au petit cabotage est non seulement un usage reconnu du commerce, mais il est encore consacré par l'art. 229. La Règle I admet que dans ce cas le jet de la pontée soit réglé en avarie commune. L'art. 229 du Code de commerce aussi. Il n'y a alors aucune cause de conflit.

CHAPITRE II

L'avarie commune et le chargement sur le pont

17. — L'article 421 du Code de com. dispose: « Les effets chargés sur le tillac du navire contribuent s'ils sont sauvés. S'ils sont jetés ou endommagés par le jet, le propriétaire n'est point admis à former une demande en contribution : il ne peut exercer son recours que contre le capitaine. » C'est la règle traditionnelle de l'exclusion du règlement par avarie commune dans le cas de perte ou avarie des marchandises chargées sur le pont, lorsqu'elles sont sacrifiées pour le salut commun.

Ce principe de l'exclusion a été consacré, dans l'ancien droit par l'article XIII de l'ordonnance de 1681 ainsi conçu : « ne pourra aussi être demandé contribution pour le payement des effets qui étaient sur le tillac s'ils sont jetés ou endommagés par le jet, sauf au propriétaire son recours contre le maître, et ils contribuent néanmoins s'ils sont sauvés. » (1)

18. — Valin, commentant ce texte, l'explique par deux considérations. Par la faute du capitaine :

(1) Livre III, VII, Valin, vol. II, p. 203. La même règle était admise dans les statuts de Marseille, nous dit Emerigon. Ch. 12, section 42, p. 640.

« Sur le tillac, cela ne peut arriver que parce qu'il n'y avait plus de place dans le navire pour mettre ces marchandises ailleurs, ou par négligence du maître qui devait les placer plus convenablement ; et d'une ou d'autre manière c'est sa faute... »

La seconde raison est que « comme (les effets sur le tillac) ne pouvaient qu'embarrasser la manœuvre, la présomption est qu'ils auront été jetés avant toute nécessité du jet ; et uniquement parce qu'ils empêchaient et gênaient trop la manœuvre. »

Cette explication est peut être vraie, mais elle est insuffisante pour nous donner le fondement et la caractéristique exacte du principe de déchéance du bénéfice de l'avarie commune contenu dans l'art. 421. Elle est insuffisante pour deux raisons bien simples. Tout d'abord, il y a des cas où le capitaine n'est pas en faute : c'est ce qui arrive si le chargeur consent au chargement sur le pont. En second lieu, la présomption, dont parle Valin, ne peut jouer dans tous les cas : il arrive bien souvent que le jet de la pontée eut lieu au dernier moment, en plein danger et pour sauver uniquement le navire, l'équipage et le reste de la cargaison. Va-t-on admettre dans ce cas l'avarie commune ? Mais l'art. 421 ne distingue pas. La présomption ne joue plus. Il faut donc chercher une autre explication.

19. — La vérité est que la privation du bénéfice de l'avarie commune au capitaine, s'il charge sur le pont *motu proprio*, et au chargeur, s'il autorise ce mode de chargement, ne peut avoir que le caractère d'une peine civile édictée par la loi à l'égard de

ceux qui usent d'un mode de chargement qu'elle désapprouve, le considérant, à juste titre, comme préjudiciable à l'intérêt commun de tous les associés d'une expédition maritime (1).

La considération de la faute du capitaine, ici, au point de vue des principes, est indifférente. Qu'il y ait faute ou non la situation n'est pas changée pour les autres intéressés : le résultat certain pour eux c'est, en effet, l'accroissement des risques (aggravés en cas de surcharge, fautive, du pont). Le désir du législateur, en édictant cette déchéance pour ceux qui usent du chargement sur le pont, est de décourager chargeurs et armateurs à y procéder lorsqu'ils peuvent en faire autrement.

Voici d'ailleurs les attendus d'un arrêt de la Cour de Bordeaux (2) qui confirment cette manière de voir :

« Attendu que si cette imprudence (le chargement sur le pont) considérée *comme un véritable délit* par les rédacteurs du Code de commerce n'y a pas été frappée d'une pénalité, c'est uniquement ainsi qu'il résulte uniquement de la discussion à laquelle ils se sont livrés, parce qu'une sanction de cette nature n'eût pas été à sa place dans une loi uniquement destinée à régler les effets civils des contrats commerciaux entre ceux qui les ont souscrits, mais que si cette pénalité a été réservée pour le futur code de la police maritime, la proposition qui en a été faite im-

(1) La même idée avait inspiré les rédacteurs de la Règle I des Règles d'York et d'Anvers de 1890. V. Bousquet, p. 174.

(2) Bordeaux, 1^{er} juillet 1873, Dalloz, 1873, 2, 77.

prime tout au moins à l'acte lui-même le caractère d'une faute absolument grave, passible des conséquences de droit commun auxquelles la loi commerciale ne déroge pas ». Ce qui est clair et certain, en tout cas, c'est le caractère d'ordre public et de pénalité civile de la disposition de l'art. 421 qui prononce la déchéance du bénéfice de l'avarie commune.

20. — On a fait remarquer aussi, avec beaucoup de justesse que le chargement sur le pont crée une inégalité des risques entre les chargeurs sur le pont et ceux de la cale. « Le consentement au chargement sur le pont ne peut empirer la situation des autres chargeurs, or, il en serait ainsi si l'imprudent (c'est-à-dire celui qui court volontairement ce danger pour réaliser par une économie de fret un bénéfice plus considérable), qui consent à laisser ses marchandises sur le tillac avait un recours contre les autres chargeurs. L'égalité des risques est la base de la communauté organisée par la loi entre le navire, le fret et le chargement. La pontée et le contenu des cales ne courent pas les mêmes risques... le chargement sur le pont, dûment autorisé n'est point une faute mais il crée entre les propriétaires de la pontée et ceux des marchandises enfermées dans la cale une inégalité telle que la loi ne peut supposer chez ces derniers l'idée de mettre en communauté des risques aussi différents ». (1) Il y a donc là une raison

(1) Jacobs, I, § 459; Cf. Ripert, II, § 1502: « les marchandises (du pont) ne sont pas considérées comme liées d'intérêt au navire ou au reste du chargement ». Ce sont donc, en quelque sorte, de dangereux indésirables!

juridique de plus à maintenir le caractère rigoureux et impératif de la règle de l'article 421.

21. — Sur ce point une question se pose immédiatement. L'article 421 s'appliquerait-il au cas où l'armateur et tous les chargeurs, ceux du pont comme ceux de la cale, consentiraient au chargement sur le pont et ce, d'une façon expresse? Pour nous la solution est certaine bien qu'un peu rigoureuse : elle est affirmative, l'article 421 s'appliquerait même dans ce cas. La qualification que nous avons donnée plus haut de la disposition légale nous amène logiquement à refuser à admettre une dérogation au principe impératif autre que celle qui est consacrée expressément par la loi, à savoir le petit cabotage. Il est impossible, devant l'esprit et les termes de la loi française d'admettre une autre solution. Certains auteurs, cependant, admettent l'avarie commune dans ce cas (1). La loi française ne fait aucune distinction. Devant son silence on ne saurait permettre le règlement par avarie commune dans cette hypothèse pour autant équitable qu'une telle solution paraisse. Sans doute les intéressés sont libres de faire disparaître par leur consentement unanime (2) (encore que ce cas soit un peu théorique) cette inégalité des risques que courent leurs marchandises respec-

(1) Comparez dans ce sens Danjon, II, n° 1021; Haralambidis, § 104; Cauvet, p. 114 et s.; Ripert, III, § 2241, p. 214.

(2) Sans doute dans le but d'obtenir une diminution du fret. Mais alors il faudrait qu'une réglementation légale limitant la pontée, puisse leur servir de garantie de sécurité, pour compenser l'augmentation des risques.

tives. Mais en droit français, tant qu'une réforme législative n'aura pas lieu, ils se heurteront toujours devant la règle impérative de l'art. 421.

22. — Cette règle reçoit une seule dérogation certaine : c'est lorsqu'il s'agit de petit cabotage. Nous avons vu plus haut que le second paragraphe donne la faculté légale au capitaine de charger les marchandises sur le pont, lorsqu'il s'agit de petit cabotage, sans encourir par là aucune sorte de responsabilité (V. chapitre I, section II, p. 28). Cela donc veut dire que le chargement sur le pont, pour des raisons spéciales que le législateur a prises en considération, et que nous avons exposé plus haut (Introduction p. 11) est assimilé, au point de vue de la réparation d'une avarie ou perte, au chargement dans la cale. Et il ne pourrait pas en être autrement (1). Ce point est acquis en jurisprudence. L'art. 421 ne s'applique pas au petit cabotage.

23. — Mais ici se posait toutefois la question de savoir si l'article 421 s'appliquerait dans l'hypothèse ou par clause spéciale du connaissance le « char-

(1) « Attendu que si l'art. 421 devait être appliqué au petit cabotage, il en résulterait que les chargeurs dont les marchandises auraient été sacrifiées n'auraient ni action contre les autres chargeurs, à cause de l'art. 421, ni action contre le capitaine, à cause de 229 résultat inadmissible et contraire à toute idée de justice, d'équité et d'égalité. » Cass. 20 mai 1845. D. 45, 1, 233; Cass. 24 juin 1884. D. 85, 1, 137; Cass. 25 juillet 1892, D. 92, 1, 532; Marseille, 22 déc. 1897, Autran, XIII, 793. Cf. Lyon-Caen et Renault, t. VI, n° 907 b ; Ripert, t. III, n° 2241.

gement sur le pont serait interdit » ou encore « il serait permis aux risques du chargeur ». Dans le premier cas, il y a eu des décisions contradictoires (1), mais la solution est certaine aujourd'hui : le capitaine est seul responsable s'il y a eu perte de la pontée attendu qu'il s'était engagé à charger dans la cale (2). L'article 421 s'appliquera (3). Il s'appliquera pareillement dans le second cas : « Attendu que si de droit commun l'article 421 n'est pas applicable au petit cabotage, le contraire peut résulter de la convention des parties ; que l'arrêt attaqué soit cette convention des parties ; que l'arrêt attaqué voit cette aux risques du chargeur » par laquelle il était pourvu à l'intérêt de l'armateur et des autres chargeurs ». (4).

Ces solutions sont justes : les parties sont libres

(1) L'art. 421 s'applique dans ce cas : Marseille 20 déc. 1816; 20 déc. 1829; 5 déc. 1834; 10 nov. 1855; Rouen, 23 janv. 1850 ; en sens contraire: Havre, 12 juillet 1855; R. M., 33, 2, 118; Bordeaux, 17 juillet 1855, R. M. 34, 2, 13.

(2) Cf. Lyon-Caen et Renault: « Quand le chargement sur le pont est interdit au capitaine dans le petit cabotage, la contribution doit être exclue. » n° 907 b. Cf. Desjardins, n° 1022.

(3) « Attendu que si dans les voyages de petit cabotage la loi autorise le chargement sur le pont, le chargeur était en droit de compter que sa marchandise, d'ailleurs très susceptible de détérioration sur le pont, serait chargée dans la cale, d'après l'énonciation du connaissement; que le capitaine répond donc d'une avarie causée par un mode de chargement autre que celui convenu entre les parties », Marseille, 8 déc. 1865, R. M. 1866, 1, 60.

(4) Cassation 24 juin 1884, D. 85, 1, 137. Autran, année 1885-86, p. 344. Cf. Lyon-Caen et Renault, t. VI, n° 907b.

de stipuler l'application de l'art. 421 puisque l'exception de l'art. 229 les place sur le terrain du droit commun.

24. — Pour ce qui est des objets de bord, ou matériel naval, placé nécessairement sur le pont pour les usages du service, on ne saurait évidemment refuser l'avarie commune en cas de jet pour le salut commun. Quoique la loi n'a rien dit tout le monde est d'accord sur ce point (1). Il est certain toutefois que le capitaine doit jeter les marchandises placées sur le pont avant même les objets du bord qui se trouvent sur le pont. La raison c'est qu'il court tous les risques de ces marchandises et la loi serait éludée si ce risque personnel devenait l'élément régulateur du jet (2).

En Angleterre le jet du matériel du navire se trouvant sur le pont est aussi admis en avarie commune pour éviter que la crainte du capitaine de n'avoir pas de recours, en jetant les objets du bord, ne le fasse pas hésiter à les sacrifier, quand il y a nécessité (3).

Toutefois, la pratique des « Adjusters » a introduit ici une distinction analogue à celle admise pour les marchandises du pont. Le pont des navires est souvent encombré par d'inutiles objets de bord qui

(1) Cf. Desjardins, t. IV, § 98, p. 219; Cauvet, p. 115; Ripert, III, 2841 en note.

(2) Tribunal de commerce de Marseille du 1^{er} octobre 1858.

(3) Carver, § 382.

augmentent les risques et sont exposés à être jetés à la mer à la première approche du danger. Pour réagir contre l'abus de cette pratique, on a admis, en Angleterre, en Allemagne et dans d'autres pays qu'aucun jet du matériel de bord placé sur le pont ne serait traité comme avarie commune à moins qu'il ne s'agisse de ces articles dont l'emploi est nécessaire pour la navigation et qui sont portés sur le pont suivant l'usage consacré (1).

En matière internationale, les Règles d'York et d'Anvers ne renferment à ce sujet aucune disposition dérogatoire à la Règle I interdisant l'avarie commune pour le jet de la pontée. On avait bien proposé en 1864, lors de la première rédaction un amendement à la Règle I faisant exception pour le matériel naval, mais devant l'opposition de la plupart des délégués il fut retiré quoique, cependant, cette question soit assez importante puisque plusieurs législations ont cru nécessaire de la régler (Danemark, Suède, Finlande, Allemagne). Mais il n'en reste pas moins vrai que le jet du matériel naval régulièrement placé sur le pont ainsi que tous les dommages subis par ce matériel en cas de sacrifice volontaire doivent être admis en avarie commune (1). Mais

(1) Lowndes, p. 114. C'est aussi l'opinion de la jurisprudence française. Le capitaine qui laisse sur le pont pendant la navigation, des objets qui, d'après les usages nautiques devraient se trouver dans les lieux réservés, commet une faute et s'ils sont jetés à la mer il ne peut en faire admettre la valeur en avaries communes (Marseille 8 avril 1873, R. M. 1873, 1, 190).

(2) Bousquet, p. 179.

après la rédaction récente de ces Règles en septembre 1924 on peut, en invoquant la généralité des termes de la nouvelle Règle I et l'esprit qui a animé ses rédacteurs, prétendre que tout jet des objets de bord placés sur le pont conformément aux usages reconnus de la navigation et aux nécessités du fonctionnement du service sera admis en avarie commune (1).

25. — En résumé, au point de vue du droit commercial français, en dehors de l'exception relative au petit cabotage et de celle communément admise concernant les objets de bord, la règle générale est la privation du bénéfice du règlement par avarie commune à ceux qui chargent des marchandises sur le pont d'un navire au cas où celles-ci seraient jetées ou avariées pour le salut commun. On ne saurait donc admettre l'avarie commune dans l'hypothèse du jet de la pontée par suite d'un désarrimage accidentel de celle-ci mettant le navire en danger par la rupture de l'équilibre (2). Que le désarrimage soit accidentel ou non la cause initiale et efficiente demeure la faute du capitaine ou du chargeur d'avoir

(1) Règle I de 1924: « Aucun jet de cargaison ne sera bonifié en avarie commune, à moins que cette cargaison n'ait été transportée conformément aux usages reconnus du commerce ». Voir aussi à ce sujet la modification proposée par M. Haralambidis : « Les avaries communes d'après les Règles d'York et d'Anvers de 1924, p. 20, 21 et 22.

(2) Cf. Desjardins, IV, § 985; Cauvet, II, p. 118, et Gou-vare, p. 70.

procédé au chargement sur le pont que la loi défend (1).

25 *bis*. — Pareillement il n'y aura pas avarie commune pour les frais de relâche et dépenses occasionnées par le déchargement de la pontée de bois, leur mise à flot en radeau, leur remorquage et le rechargement de ces bois, tout cela en vue d'alléger le navire et de lui permettre de continuer le voyage après l'échouement.

La jurisprudence n'admet l'application de l'article 421 dans ce cas que si le capitaine a été en faute en chargeant par exemple d'une manière excessive compromettant ainsi la stabilité du navire. Si le capitaine a commis cette faute c'est à plus forte raison que l'article 421 devra s'appliquer. Mais l'article 421 ne distingue pas le cas où le capitaine est en faute et celui où il ne l'est pas. Par conséquent la déchéance de 421 s'appliquera aussi bien dans ce cas pour les mêmes raisons que nous avons exposées plus haut (2).

26. — Certaines législations étrangères ont adopté comme solution à ce problème épineux de l'avarie commune et du chargement sur le pont des systè-

(1) En Allemagne il a été jugé que les sacrifices faits pour réarrimer les bois sur le pont avec les agrès du bord au cours d'une tempête, doivent être classés en avarie commune. (Tribunal supérieur Hanseatique, 23 avril 1909, Autran, 25, 104).

(2) Même solution en cas de pontée brûlée comme combustible. (Rouen 30 janvier 1896, Autran, XI, 751).

mes sensiblement différents de celui du droit français.

Il faut citer en premier lieu le système de la législation hollandaise qui consiste à permettre au chargeur, dans le cas où le capitaine aurait chargé sur le pont sans son autorisation de réclamer une contribution générale, quitte aux autres chargeurs de recourir contre le capitaine en faute pour se faire rembourser leur part contributoire (1). Ce système n'est pas très satisfaisant. Certains auteurs cependant l'approuvent (2). En tout cas on ne pourrait l'admettre en droit français car il est en pleine contradiction avec le principe admis par le Code de commerce. D'ailleurs, il complique davantage la question par ce jeu de recours inutiles qui risquent, si l'armateur s'est couvert par la négligence-clause, de faire subir une perte certaine aux autres chargeurs demeurés étrangers au chargement sur le pont. Sans doute la situation du chargeur, dont les marchandises ont été placées, à son insu, sur le pont, se trouvant par suite privé du bénéfice du règlement par avarie commune et de tout recours contre l'armateur couvert par la clause d'irresponsabilité, est difficile, mais il appartient à lui de prendre ses précautions, soit en insérant une clause dans le connaissance établissant la responsabilité de l'armateur pour chargement sur le pont sans son consentement, soit en assurant les risques de pontée.

(1) Code Hollandais: art. 733. Adopté aussi par le Code maritime marocain art. 320.

(2) Cf. Haralambidis, § 68. L'art. 359 du Projet de révision du Livre II du Code de com. français, semble consacrer la même solution.

27. — Certains pays comme l'Italie, la Roumanie et le Portugal (1) ont admis une contribution spéciale, en cas de jet de la pontée ou d'une partie de celle-ci, entre le navire, le fret et les autres marchandises du pont. Ce système échappe à l'objection, exposée plus haut, de l'inégalité des risques courus. Le consentement des chargeurs est cependant nécessaire. L'avarie commune est admise aussi pour toute la cargaison au cas où tous les chargeurs auraient consenti par clause spéciale dans leur connaissance (2).

28. — Les Pays Scandinaves autorisent le règlement par avarie commune dans le cas du jet de la pontée pour alléger le navire échoué (Loi maritime du 12 juin 1891, ch. VII, art. 190, 2°). On ne peut songer à admettre la même solution en droit français (3).

(1) Italie: art. 650 du Code de commerce; Portugal: art. 641° du code de commerce; Roumanie: art. 602 du code de com.

(2) Cour de cassation de Turin, 9 février 1918, *Temi Genovesa* 1918, 49, v. Lowndes, p. 618.

(3) M. Haralambidis (§ 105), a cru pouvoir admettre cette dérogation au principe de l'exclusion même en droit français, se justifiant ainsi: « Dans le cas d'échouement, les motifs donnés par Valin pour justifier la disposition de l'art 421, n'existent plus. On ne peut plus dire que le jet est fait avant toute nécessité..... ». Nous avons expliqué plus haut, que cette interprétation des motifs de la règle du Code est incomplète et tout à fait insuffisante. Si le vrai motif était celui de la présomption en question, il n'y aurait plus d'obstacle à accorder l'avarie commune toutes les fois où il serait démontré que le jet aurait été fait en plein danger. C'est violer ainsi l'esprit et la lettre du Code. Pour admettre une telle dérogation, il aurait fallu que la loi française donne le caractère légal au chargement sur le pont en l'autorisant expressément (comme elle

29. — Dans les pays anglo-saxons (Angleterre, Etats-Unis d'Amérique) l'avarie commune est admise pour les marchandises qui, conformément à un usage général du commerce, sont chargées sur le pont. C'est un point acquis en jurisprudence et en doctrine (1). Elle a été même admise dans un cas où les parties avaient librement consenti au chargement sur le pont car « la stipulation expresse du chargement sur le pont a rendu celui-ci légal » (2). Même solution au cas où la cargaison entière, dessus comme dessous le pont appartiendrait à un seul chargeur (3).

le fait pour le cas du petit cabotage), toutes les fois que le chargement en cale deviendrait matériellement impossible et ce lorsque le capitaine, lors de l'arrimage sur le pont, a observé ponctuellement les dispositions limitatives réglant d'une façon impérative les conditions du chargement sur le pont que le législateur aurait édicté. Mais tant que cette réforme législative n'aura pas eu lieu, il est juridiquement impossible d'admettre l'avarie commune en cas de jet de la pontée, par suite d'échouement. D'ailleurs on ne saurait rendre responsables de l'échouement (qu'il soit fautif ou non), les chargeurs de cale qui ont eu à subir, par la faute du capitaine ou le consentement du chargeur, un accroissement des risques de navigation inhérent à tout chargement sur le pont. Car il est évident que la surcharge occasionnée par la pontée est la cause efficiente de l'échouement. Ceux qui exposent leurs marchandises sur le pont, savent bien quels risques ils courent ainsi et font courir, aussi, aux autres chargeurs! Ils n'ont qu'à prendre leurs précautions en contractant une assurance.

(1) Voir Jurisprudence citée par Lowndes, p. 61 et 73. Cf. Scrutton, p. 303; Carver, § 379; et Congdon, p. 54 (pour les Etats-Unis d'Amérique). (*Marine Ins. Act. 1906*, section 66, sous-sect. 3).

(2) Affaire Wright, v. Marwood (Lowndes).

(3) Carver, § 380; Maclachlan, p. 538.

Il faut faire remarquer pour ce qui est de l'usage général de charger sur le pont certaines marchandises qu'il doit être « tellement général et universel au port d'embarquement que celui qui veut charger des marchandises sur un navire sache que ces marchandises doivent, selon toute probabilité, être chargées sur le pont ». Il a été, en effet, jugé qu'un chargement sur le pont, fréquent mais occasionnel, comme celui du coton, ne peut justifier l'avarie commune (1). Les marchandises qui bénéficient de cette dérogation sont les bois de charpente pour lesquels un important trafic se fait dans la Baltique et dans l'Océan Atlantique. Il faut, toutefois, que le capitaine n'ait point contrevenu aux restrictions légales anglaises (qui imposent au capitaine une série de mesures à observer quand il charge du bois sur le pont, soit dans les espaces couverts, soit dans les espaces ouverts. Voir le texte de ces règlements en appendice).

L'avarie commune est encore admise pour le cas d'avarie ou perte des marchandises, telles que locomotives, wagons, etc., qui ne peuvent entrer dans la cale.

30. — En résumé, la plupart des législations étrangères refusent l'avarie commune au cas du sacrifice de la pontée. Il en est ainsi de l'Angleterre,

(1) Lowndes, p. 61 et 73. C'est aussi la règle de l'Association of Average Adjuster, qui dispose que « le jet de la marchandise chargée sur le pont, selon un usage de commerce et non en violation du contrat d'affrètement, est avarie commune. Sauf pour ce qui est du coton et de quelques autres marchandises ». (Règle 9).

de l'Allemagne (art. 708), de l'Italie (art. 650-2°), de la Belgique, de l'Espagne (art. 809, § 3), de la République Argentine (art. 1344), de l'Autriche (Lowndes, p. 461), du Brésil (art. 790), du Chili (1092, al. 3 et 1094, al. 3), de la Grèce (art. 201), du Japon (art. 646), du Mexique (art. 930), du Pérou, du Portugal (art. 641), de la Russie (art. 457 et 458), de la Scandinavie (art. 190, § 3), Etats-Unis (Lowndes, p. 758), Uruguay, Venezuela (art. 729), Turquie (art. 263).

Il y a exception pour le petit cabotage en Argentine, Autriche, Allemagne, Italie, Japon, Mexique, Pérou, Espagne, Turquie, Venezuela.

L'exception pour les marchandises dont l'usage est d'être chargées sur le pont est admise en Angleterre, Argentine et aux Etats-Unis.

L'exception pour le cas du consentement général est admise en Angleterre, Autriche et Chili.

L'exception pour le cas du jet de la pontée en cas d'échouement n'est admise que dans les pays Scandinaves.

La contribution spéciale entre le navire, le fret et chargeurs du pont est adoptée par les législations d'Italie, de Roumanie et du Portugal.

Le système de l'avarie commune permise sauf recours contre le capitaine en faute est consacré en Hollande et au Maroc (1).

La diversité de ces règles nationales démontre suf-

(1) Pour toutes ces législations, se référer aux textes déjà cités plus haut, dans les paragraphes précédents.

fisamment la nécessité de faire adopter sur cette question une réglementation internationale. Elle est loin encore d'être réalisée.

31. — Les Règles d'York et d'Anvers contenaient avant la modification radicale de 1924 une Règle I qui excluait purement et simplement le jet de la pontée de l'avarie commune. L'esprit qui avait présidé, nous dit Bousquet, à la gestation de cette Règle I était « l'utilité générale et le souci des vies humaines aventurées sur les flots ». (1) La seule dérogation qu'on avait admise en 1864 concernait le trafic des bois. Mais elle a vite disparu et la règle I de 1890 ne contenait plus le principe absolu de l'exclusion. « Ce fait indique nettement l'opinion des membres de l'Association internationale de Droit sur la nécessité de poser un principe rigoureux ». (2)

Lors de la dernière conférence de l'International Law Association, tenue à Stockholm en septembre 1924, la Règle I a été complètement modifiée (3). Cependant il y eut des partisans du maintien pur et simple de la rédaction de 1890 parfaitement claire et consacrée par 30 ans de pratique. D'autres apportaient des exceptions au principe de l'exclusion. Mais la proposition qui a su rallier tous les suffrages a été celle qui consistait à englober toute la cargaison sous

(1) Bousquet, p. 173.

(2) On repoussa même un amendement destiné à excepter les objets du matériel naval se trouvant sur le pont (Bousquet, p. 176).

(3) Voir plus haut, p. 34.

une même formule en n'accordant le bénéfice de l'avarie commune pour le jet de cargaison qu'aux marchandises chargées en un endroit conforme à l'usage consacré du commerce (1).

Evidemment cette nouvelle formule est aussi claire que celle de 1890 mais il est à craindre, disons-le tout de suite, que des difficultés ne surgissent dans la pratique à propos de ce qu'il faudra entendre exactement par usage reconnu du commerce (2).

Mais cette règle, pourtant ainsi rédigée, ne manquera pas d'avoir une étendue d'application très large : par là même, elle soulèvera une question importante : celle du conflit de la loi nationale avec la disposition de la Règle I.

32. — Sous l'empire des Règles de 1890 la même question s'était posée dans la pratique, sensiblement dans les mêmes termes, en ce qui concerne l'exception du petit cabotage. En effet, la Règle I n'admettait pas cette exception. Si les Règles d'York et d'Anvers étaient adoptées dans un connaissance dans le petit cabotage, une des parties aurait-elle pu invoquer les dispositions du Code de commerce ? La Cour de Rouen (3) avait décidé que dans la naviga-

(1) V. le nouveau texte de la Règle I plus haut, p. 35. La Règle IIb du projet de Code international de l'avarie commune, est rédigée dans le même sens.

(2) Voir à ce sujet les critiques adressées par M. Haralambidis, contre la rédaction de la règle. I, *op. cit.*, p. 21 et 22.

(3) R. H. 99, 2, 39.

tion côtière on peut, sans doute, se référer aux Règles d'York et d'Anvers mais que le fait de s'y être référé n'entraîne pas en cas de jet de la pontée l'application de la Règle I. Cette théorie a été rejetée par la Cour de Cassation (1).

On était donc arrivé à la solution suivante: l'adoption des règles d'York et d'Anvers, excluerait le jet de la pontée de l'avarie commune, mais n'enlèverait pas le droit de l'armateur de charger sur le pont. Donc un navire au cabotage s'étant soumis aux Règles de 1890 et un jet ayant été effectué, la Règle I excluerait le jet de l'avarie commune, mais, en vertu de l'article 229 le chargement sur le pont étant licite dans la navigation côtière, le capitaine ne serait pas en faute; la perte serait pour le chargeur (2).

Désormais cette question du petit cabotage est réglée, puisque la nouvelle Règle I n'est plus en contradiction avec l'article 229. (V. plus haut § 16, p. 35). « Le seul fait que des marchandises ont été chargées sur le pont ou dans la cale est absolument indifférent pour la solution de la question, le seul point à considérer est si le mode de charger adopté en ce qui les concerne était ou non conforme à un usage reconnu du commerce et cette expression s'appliquant tout aussi bien à la nature de la navigation entreprise qu'à celle de la cargaison transportée. » (3)

(1) Autran, XVII, 401. Cf. La critique de l'arrêt de la Cour de Rouen, dans Bousquet, p. 185. Cf. Ripert, III, n° 2241.

(2) Cour de Caen, 4 décembre 1902, Autr., 18, 511.

(3) MM. Audouin, Gervais et Lieury, Dor., 9.

Mais la question se pose aujourd'hui, non plus à propos du petit cabotage, mais à propos de tous les cas où des marchandises seraient chargées sur le pont, selon un usage reconnu du commerce, dans un voyage au long cours ou de grand cabotage.

Tout d'abord il est certain que si le chargeur du pont seul a adopté les Règles d'York et d'Anvers, en cas de jet de la pontée chargée ainsi suivant un usage (ce qui sera le cas par exemple du bois, des fûts vides, des marchandises de grand volume), on ne pourra pas obliger tous les autres chargeurs de cale, dont les connaissements ne contiennent pas de clause adoptant les Règles en question, à subir une contribution générale (1). Pour que la Règle I trouve son application, il est nécessaire que tous les chargeurs aient consenti à son adoption.

Ceci admis, il reste à savoir si le chargeur, dont les marchandises ont été chargées par le transporteur sur le pont, *suivant un usage du commerce, sans le prévenir*, pourrait se prévaloir des dispositions des articles 229 et 421. L'affirmative nous semble certaine. Car l'obligation de l'avis du transporteur subsiste même dans ce cas, comme nous l'expliquerons plus loin (v. § 38, p. 64).

Les dispositions du Code de commerce doivent s'appliquer d'une façon impérative car, au point de vue supérieur de la sécurité de la navigation natio-

(1) Cela est certain en jurisprudence pour le cas où une partie des chargeurs de cale n'aurait pas adopté les Règles d'York et d'Anvers. Cf. Ripert, III, § 2231, p. 204.

nale aucune dérogation, hors celle qui est expressément visée par la loi, ne peut être admise (1).

(1) Mentionnons, enfin, toujours sur le terrain des Règles d'York et d'Anvers de 1924, une autre difficulté signalée par M. Haralambidis (*op. cit.*, p. 21) : Y aurait-il avarie commune au cas où le capitaine charge sur le pont, contrairement à l'usage du commerce, si la pontée est sacrifiée pour la sécurité commune? Non, en vertu de la Règle I. Oui, en vertu de la règle D qui admet l'avarie commune alors même que l'évènement qui aurait donné lieu au sacrifice soit la conséquence d'une faute commise par l'une des parties intéressées dans le voyage. Une modification de l'une de ces deux règles consacrant des solutions opposées, est de toute nécessité. (Voir celle proposée par M. Haralambidis).

ERRATA

Page 34, ligne 23, lire :

Conformer au lieu de *confirmer*.

Page 43, ligne 11, lire :

Voit au lieu de *soit*.

Page 43, ligne 12, supprimer :

« Que l'arrêt attaqué voit cette....

et lire : Dans la clause « sur le pont...

Page 65, La note 1 passe note 2 et vice versa.

Ligne 1 de la note 1 passe ligne 1 de la note 2 et vice versa.

CHAPITRE III

De la responsabilité de l'Armateur

SECTION I

Responsabilité de l'armateur en cas de chargement sur le pont autorisé.

33. — L'article 229 n'interdit pas absolument le chargement sur le pont. La raison en est que souvent le chargement de cette nature répond à une nécessité de la pratique. Mais dans ce cas la loi, soucieuse de protéger le chargeur qui confie ses marchandises à l'armateur, exige un consentement écrit établissant que le chargement sur le pont a eu lieu du plein gré du propriétaire des marchandises.

Le chargeur est sans doute libre d'exposer sa marchandise aux risques particulièrement graves de la pontée. Il n'en est pas moins vrai aussi que de cette façon il fait courir des risques graves à l'équipage et aux marchandises des autres chargeurs.

D'où la nécessité pressante d'une réglementation impérative limitant d'une façon détaillée le chargement sur le pont et édictant des mesures propres à garantir la sécurité du navire. Soumise aux diverses

conférences internationales, la question n'a pas trouvé encore de solution définitive. Cette réglementation limitative, en assurant une garantie suffisante aux chargeurs de cale, sera la juste contre-partie de l'autorisation de charger sur le pont selon les usages du commerce et de la pratique.

34. — Quoi qu'il en soit, le capitaine est pour le moment toujours libre de procéder à un chargement sur le pont, et il lui suffit d'avoir le consentement du chargeur, pour échapper à toute sorte de responsabilité.

De plus il a pleine liberté d'arranger la pontée à sa guise sauf, cependant, les dispositions limitatives de l'art. 22 du décret du 1^{er} décembre 1893 (1). Cet article édicte trois règles que le capitaine doit observer quand il procède à un chargement sur le pont :

a) Les fûts placés sur le pont en vertu de l'art. 229, doivent être arrimés sur un plan unique et solidement saisis entre eux, sans que rien ne soit chargé par dessus.

b) Les fûts couchés sur le pont seront élevés sur des cales permettant l'écoulement facile des eaux en dessous.

c) Même disposition pour ce qui est du chargement sur le spardeck ou faux-pont, avec cette particularité que le chargement sur cet endroit des fûts remplis de liquides est formellement interdit.

(1) *Recueil des Actes Réglementaires*, vol. II, p. 122. V. le texte de l'art. 22, p. 118 en appendice, à la fin du présent ouvrage.

Tout cela est fort bien, mais insuffisant. De plus les parties ont toujours le pouvoir, par une convention contraire, de ne pas en tenir compte (1).

35. — Le consentement doit être constaté par un écrit. C'est l'exigence formelle de la loi. Dans l'ancien droit (2), le Consulat de la Mer se contentait de la preuve par témoins du consentement du chargeur. Valin, commentant les textes de l'ordonnance de 1681, relatifs au chargement sur le port, n'exigeait le consentement écrit que pour le chargement des marchandises dépassant la valeur de 100 livres (3). L'article 229 n'exige cette formalité de l'écrit que pour que la preuve soit sûre et certaine. Il ne s'agit donc pas là d'un élément substantiel de cette convention. L'écrit peut être suppléé par l'aveu ou le serment (4). Certains auteurs vont plus loin: ils pensent « qu'en vertu des règles de droit commun en matière de preuve [le chargement sur le pont] pourrait être prouvé par témoins s'il y avait un commencement de preuve par écrit, « ou si la valeur des marchandises ne dépassait pas 150 francs, précisément parce qu'il ne s'agit là que d'une question de preuve » (5).

Sans doute l'écrit n'est destiné qu'à la preuve, mais ce qui est certain, c'est que l'article 229 ne parle ni

(1) T. C. Rouen, 12 fév. 1902, Autran, 18, 68; et 5 mars 1897 Autran, 13, 56.

(2) V. plus haut introduction, p. 14.

(3) V. introduction, p. 15.

(4) Cf. Ripert, II, 1502. Desjardins, II, § 428. Lyon-Caen et Renault, v° 691.

(5) Danjon, II, 703; De Valroger, I, 390.

de commencement de preuve par écrit, ni de preuve testimoniale (1).

36. — Le consentement tacite n'est pas permis; tel qu'il résulterait par exemple de la présence du mandataire du chargeur au chargement ou du fait que les marchandises ne seraient pas susceptibles d'entrer dans la cale. La Cour de Rabat a décidé cependant que s'il est établi qu'aux termes de la loi espagnole, applicable à l'affrètement litigieux, le capitaine ne peut charger la marchandise en pontée sans adhésion du chargeur, cette adhésion résulte du fait que le mandataire du chargeur a reçu sans protestation des mains du capitaine un connaissement portant mention manuscrite « chargé sur le pont » (2).

En France, cela ne suffit pas: il faut de plus que le connaissement soit dûment signé par celui auquel on oppose la clause autorisant le chargement en pontée (3). Et ceci précise la forme du consentement: mention du chargement sur le pont dans le connais-

(1) En Angleterre, il faut que le chargeur ait donné son consentement exprès (*express agreement*) pour que le chargement sur le pont soit autorisé et il a été jugé que la preuve du consentement verbal du chargeur ne peut aller à l'encontre des clauses d'un connaissement. » Scrutton, p. 151. Cf. Carver, § 281.

(2) Cour de Rabat, 8 mai 1923, *Droit Maritime Français*, T. 2, p. 323.

(3) Marseille, 3 août 1894, Autran, 10, 1895; Rouen, 5 mars 1897; Autran, 13, 56; Marseille, 24 mars 1902, Autran, 17, 602; Alger, 14 mars 1906, Autran, 24, 326; Gênes, 3 mai 1887, Autran, 3, 766; Marseille, 19 mai 1914, Autran, 30, 81. *Contrà*: Rouen, 20 juin 1896, Autran, 11, 750; 11 juillet 1892, D. 92, 2, 126.

sement et signature de celui-ci par le chargeur. (Marseille, 17 janvier 1913 ; Austr. 29, 72).

37. — A la question à quel moment le consentement est exigé, la Cour de Bruxelles a répondu qu'il est toujours valable même s'il survient postérieurement au chargement. Elle a décidé, en effet, que le consentement peut résulter d'une ratification postérieure venant après le chargement.

Elle a validé ainsi le chargement en pontée par une interprétation particulière de l'art. 66 qui exigerait la preuve par écrit seulement, lorsqu'il est donné par le chargeur, *au moment de l'embarquement ou antérieurement*. La loi n'exigerait plus la formalité de l'écrit s'il s'agit d'une ratification postérieure qui alors pourrait être prouvée par tous les moyens ordinaires admis en matière commerciale. Dans l'espèce, la Cour a jugé qu'il résultait du fait de l'acceptation sans aucune réserve par le représentant du chargeur, d'un connaissance constatant en caractères apparents le chargement en pontée aux risques du chargeur. Dès lors, décide la Cour, il ne s'agit plus que d'une question de responsabilité à régler entre le chargeur et son mandataire (1).

Ce que veut la loi, en somme, c'est que le consentement du chargeur, qui va avoir comme effet immédiat *de relever le capitaine de sa responsabilité*, soit absolument certain et sa preuve absolument sûre. Il faut en effet qu'on soit fixé avec la plus grande certitude sur le point de savoir si oui ou non le

(1) Cour de Bruxelles, 5 décembre 1923, Dor, 6, 148.

chargeur a voulu le chargement sur le pont, à cause des risques graves que vont courir ses marchandises si on les charge sur le pont (1).

Il est donc de première nécessité que le consentement soit exprès, clair et certain. Les ratifications postérieures, les consentements tacites de toute sorte ne doivent pas être admis. C'est de toute évidence. Et pourtant certaines décisions des tribunaux ne s'y conforment pas.

(1) En Allemagne, il a été jugé que le reçu de bord sur lequel se trouve la mention « sur le pont » ne peut exonérer les armateurs, car il ne peut constituer un titre de nature à prouver la volonté certaine du chargeur. (Tribunal supérieur Hanséatique, 25 février 1901. Autran, 17, 481).

Aux Etats-Unis, il a été admis que lorsqu'un contrat d'affrètement a laissé au navire le choix de charger en cale ou en pontée, la remise d'un connaissement net implique le chargement en cale. (Cour suprême, 12 novembre 1923. Dor, 5, 249).

Il a été jugé encore en Allemagne, que dans le cas d'un connaissement à ordre négociable, l'armateur est responsable envers le tiers porteur, si le connaissement ne mentionnait pas la convention intervenue avec les précédents endossateurs et l'armateur autorisant le chargement sur le pont alors même que le tiers porteur aurait eu connaissance de cette convention, mais à laquelle il n'avait pas souscrit (Tribunal d'Empire, 6 février 1904. Autran, 21, 770).

La simple référence aux clauses et conditions d'un connaissement contenue dans un certificat de chargement, constitue une stipulation imprécise qui ne saurait rendre opposable aux chargeurs les clauses dudit connaissement autorisant le chargement sur le pont. (Cour d'Alger, 3 janvier 1907. Autran, 23, 211).

Est nulle et entraîne la responsabilité du capitaine, l'apposition par celui-ci sur le connaissement qu'il a en mains et après coup et à l'insu des chargeurs, l'autorisation de placer les marchandises sur le pont. (Marseille, 18 janvier 1895. Autran, 10, 617).

38. — L'autorisation (1), en principe, a pour effet de décharger le capitaine de la responsabilité prononcée par l'article 229.

Les avaries et les pertes subies par la pontée seront supportées par le propriétaire de la marchandise, qui a expressément consenti à ce mode d'arrimage. L'armateur, d'ailleurs, prend soin de décliner toujours sa responsabilité pour « l'enlèvement ou les avaries des marchandises chargées sur le pont. »

Mais cette irresponsabilité du transporteur n'est nullement illimitée. Elle souffre quelques exceptions.

Tout d'abord, il est certain que cette irresponsabilité n'existe que relativement aux pertes et avaries dues exclusivement au fait de l'arrimage sur le pont. Le transporteur doit donc répondre de tout dommage ou perte subis par la cargaison du pont, si ce dommage ou cette perte auraient atteint la cargaison même se trouvant dans la cale.

On doit, également, déclarer responsable le transporteur qui n'avise pas le chargeur, avant le départ du navire, de son intention d'user de la faculté de charger sur le pont qui lui a été concédée, sauf, bien

(1) Bien entendu, l'autorisation donnée par le chargeur ne concerne que ses propres marchandises. En Allemagne, cependant, la clause de l'autorisation peut recevoir une autre interprétation. Il a été jugé, en effet, que la faculté de charger sur le pont ne donne pas le droit de charger sur le pont les propres marchandises du chargeur, mais elle a pour effet seulement de dégager le transporteur de toute responsabilité, si des avaries atteignent les marchandises en cale du chargeur, par suite du chargement sur le pont des marchandises d'autres chargeurs. (Tri. Sup. Hans, 23 février 1901. Autran, 17, 481; 12 janvier 1903; Autran, 19, 583).

entendu, lorsqu'il s'agit de navigation au petit cabotage où le chargement sur le pont étant autorisé par la loi (art. 229), le chargeur doit naturellement s'attendre à ce que ses marchandises soient chargées sur le pont (1).

Cette obligation d'aviser s'explique par la raison que le chargeur ne peut savoir si, en fait, le capitaine a usé ou non de l'autorisation. Et il est de toute importance pour lui de le savoir, afin d'assurer les risques de pontée exclus par les polices, et cela surtout en l'état d'un connaissement qui dégage le transporteur de toute responsabilité pour les pertes et avaries de la pontée.

Aussi, la plupart des décisions judiciaires exigent cette obligation spéciale du capitaine (2). Et même il faudrait décider que cette obligation est tellement essentielle, qu'elle subsiste malgré une clause du connaissement dispensant le transporteur d'aviser. C'est ce qu'a admis la Cour de Rouen par l'arrêt du 28 mai 1913. Lorsqu'il a été convenu dans un transport maritime « qu'en cas de chargement sur le pont des fûts vides, la Compagnie de transports rembour-

(1) Alger, 14 mars 1906, Autr. 24, 326 ; Aix, 13 nov. 1905 ; sur le pont, dans la navigation du petit cabotage, n'a pas le but de créer une convention particulière dérogeant à l'article 229 et obligeant, par conséquent, le capitaine à aviser le chargeur. (Bordeaux, 9 juillet 1907. Autran, 23, 484).

(2) Il a été jugé que la clause autorisant le chargement Autr. 22, 279 ; Marseille, 31 décembre 1903, Autr. 19, 578 ; Nantes, 11 juillet 1896, Autr. 12, 487 ; Marseille, 12 mars 1912, Autr. 27, 707. Cf. Léopold Dor. Les clauses des connaissements... p. 8 et 9.

sera 15 centimes par fût, pour la différence de prime de pontée, le chargeur courant lui-même le risque ». si des fûts vides sont effectivement arrimés sur le pont, le chargeur doit en être informé avant le départ du navire et l'établissement des polices afin de pouvoir se mettre en règle au regard de l'assurance. Le transporteur, s'il n'a pas satisfait à l'obligation qui lui incombe ainsi, ne saurait utilement invoquer, pour dégager sa responsabilité, ni le fait que ses connaissements imprimés auxquels se réfère le contrat autorisent le capitaine à charger sur le pont, sans avoir à en prévenir le chargeur, ni le fait que celui-ci serait couvert par ses polices flottantes, sans être tenu de passer à ses assureurs une déclaration d'augmentation de risque pour une aggravation qu'il aurait ignorée (1).

L'obligation d'aviser doit exister toujours, même dans le cas où il s'agit des marchandises dont l'arrimage dans les cales serait dangereux pour la sécurité du navire (2). Il a été jugé toutefois que l'avis n'est pas nécessaire dans ce cas, car c'est aux chargeurs à se renseigner auprès de l'armateur sur la place à laquelle leurs marchandises seront arrimées

(1) Autr. 29, 352. Ce qui démontre le caractère d'ordre public de cette obligation, c'est la solution donnée par une décision du Tribunal de Commerce du Havre (29 janvier 1919, Autr. 34, 532) qui exige cette obligation même pour un chargement sur le pont fait en Angleterre où cette obligation n'existe pas (V. plus loin p. 67, note 4)

(2) Car le capitaine est toujours libre de disposer comme il entend des marchandises et il n'est pas juge de leur qualité, n'ayant pas des connaissances techniques (Marseille 9 mai 1906, Autr. 21, 767).

et de s'assurer contre les risques du pont (1). Le seul cas où le transporteur ne serait responsable du défaut d'avis serait celui où les assureurs auraient déclaré accepter toutes les clauses du connaissement qui les rendraient ainsi responsables envers le chargeur qui a ignoré en fait le chargement sur le pont de ses marchandises, par suite de la clause dispensant le transporteur d'aviser (2). L'avis doit d'ailleurs parvenir au chargeur avant que le navire ait pris la mer: il doit être expédié au plus tard lors de la signature du connaissement (3). S'il est donné après huit jours, le capitaine est responsable pour ce retard du préjudice causé par la non-validité de l'assurance que le chargeur a contractée au reçu de cet avis tardif: il doit parvenir avant que le risque ait commencé à courir. Cette obligation existe même si elle n'est pas mentionnée dans le connaissement: elle résulte suffisamment de l'autorisation de charger sur le pont (4).

Au cas où le capitaine n'obéirait pas à cette obligation, l'armateur ne pourra invoquer la clause d'exonération des fautes du capitaine, entendu qu'il a commis lui-même une faute en ne donnant pas les

(1) Tribunal de Commerce de Marseille, 12 juillet 1923, Dor. Sup. I, 423.

(2) Marseille, 19 mai 1914, Autr. 30, 81. Voir cependant plus loin nos réserves sur cette solution, p. 96.

(3) Cour de Rouen, 27 juillet 1904, Autr. 20, 339.

(4) Marseille, 27 mai 1904 et en sens contraire, Rouen, 12 fév. 1902, Autr. 18, 68. En Angleterre cette obligation d'aviser n'existe pas. (Haute Cour de Justice, 28 juillet 1921, Autr. 33, 437).

instructions nécessaires au capitaine, lui enjoignant d'avertir les chargeurs lorsqu'il use de la faculté de charger sur le pont (1).

39. — Une autre obligation qui pèse sur le capitaine est celle qui consiste à prendre des mesures nécessaires à l'effet de bien solidement arrimer la pontée et la protéger contre les risques. La jurisprudence est certaine sur ce point. « La clause chargée sur le pont aux risques de la marchandise, dit un jugement du Tribunal de Commerce du Havre, n'a d'autre portée que d'exonérer le capitaine de la responsabilité qui lui incomberait *ipso facto*, s'il n'avait pas cette autorisation du chargeur, mais il n'en reste pas moins tenu « à établir, par des preuves légales et incontestables, le bon arrimage de la marchandise sur le pont et la force majeure qui, malgré le bon arrimage, a occasionné la perte ou la détérioration de la marchandise » (2).

C'est l'évidence même: par l'autorisation, le capitaine n'a pas reçu un blanc-seing qui l'exonère de toutes ses imprudences et l'autorise à commettre dans cet arrimage d'un genre spécial, les fautes les plus grossières. Il doit donc veiller sur toute la cargaison, même sur cette partie de la cargaison que l'affréteur a volontairement exposée à certains périls (3). Il doit couvrir soigneusement les marchandises, les attacher solidement, précaution en somme

(1) Marseille, 31 décembre 1903, Autr. 19, 576.

(2) Havre, 16 avril 1879, R. H. 79. 1. 222.

(3) Cf. Désjardins, II, 428.

commandée par la nature du chargement (1). Il n'est pas responsable toutefois si le vice d'arrimage provient d'une faute des chargeurs (2).

Ces précautions sont encore plus nécessaires lorsqu'il s'agit des marchandises consistant en matières inflammables, à cause des dangers particulièrement graves qu'elles peuvent occasionner. Ainsi le capitaine sera responsable envers les passagers des accidents survenus à ceux-ci par l'explosion des marchandises inflammables chargées sur le pont mais se trouvant insuffisamment couvertes (3). S'il n'existe pas, pour le transport par mer des marchandises dangereuses, des règlements analogues à ceux qui régissent leur transport par chemin de fer, les capitaines ou armateurs n'en sont pas moins tenus de prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter des accidents. C'est ainsi que la Cour a justifié la responsabilité de la Compagnie envers les passagers blessés par un accident de cette nature. Dans l'espèce il s'agissait de l'explosion des bonbonnes chargées sur le pont et contenant de l'acide sulfurique. Elles étaient insuffisamment couvertes et une lame sourde les avait brisées.

De même, le capitaine est responsable, malgré l'autorisation de charger sur le pont, des dommages causés aux marchandises du pont attribués aux étincelles de la cheminée du navire, lorsqu'il a commis l'imprudence de ne pas protéger assez ces marchandises

(1) Marseillé, 11 mai 1887, Autr. 3, 310. C. de Bruxelles, 18 février 1886. Cf. Danjon, II, 706, Jacobs, I, § 144.

(2) Cour de Bordeaux, 7 mars 1894, Autr. 10, 186.

(3) Aix, 4 novembre 1896, Autr. 11, 439.

contre un tel risque (1). Et même il a été jugé que le capitaine ne saurait opposer à l'action du réclama-teur pour avaries, le fait que l'arrimage a été exécuté par l'entrepreneur des affréteurs. Cette circonstance ne le dispense pas d'exiger que toutes les mesures nécessaires soient prises pour en assurer la bonne exécution (2). L'arrimage, en effet, rentre au premier chef dans le rôle du capitaine. « L'arrimage se lie à la stabilité du navire et intéresse ainsi la sécurité de la navigation; à ce titre, il entre essentiellement dans les attributions du capitaine; c'est au capitaine qu'il incombe de le diriger et de le surveiller et, dès lors, c'est le capitaine aussi qui, par sa fonction même, est responsable (3). »

Dans le même ordre d'idées, le capitaine encourt la responsabilité pour la négligence qu'il a commise en ne prenant pas des précautions pour éviter les avaries qui pourraient être occasionnées par l'humidité et consistant en une dépréciation que la mouillure a provoqué sur des « burnt pickings » de coton arrimés sur le pont sans protection contre l'eau de mer (4).

40. — Il sera encore responsable pour la perte d'une partie de la pontée enlevée par la mer si, mal-

(1) Tribunal Maritime de Bergen, 8 octobre 1910, Autr. 28, 247.

(2) Tribunal de Commerce du Havre, 19 décembre 1917, Autr. 31, 226.

(3) Cour de Cassation, 12 avril 1902, D. 02. 1. 311.

(4) Tribunal de Commerce du Havre, 21 novembre 1911, Autr. 27, 527.

gré la stipulation du connaissement permettant de charger sur le pont un maximum de tant pour cent de la cargaison entière, le capitaine a chargé effectivement une quantité supérieure excédant le chiffre fixé (1).

41. — Il faut aussi faire remarquer qu'en cas de jet de la pontée, même autorisée par le chargeur, le transporteur ne peut réclamer à celui-ci le fret. Et cela se comprend, puisqu'il n'a pas exécuté son obligation de transporter les marchandises à destination (2).

42. — La responsabilité du transporteur, en cas de chargement sur le pont autorisé, a été établie, encore, et d'une façon certaine, par la Cour de Cassation, sur un point très curieux qui mérite d'être exposé avec détails (3). Il s'agissait d'une voiture automobile qu'un voyageur charge à Alger sur un vapeur de la Compagnie Transatlantique, à destination de Marseille. Le chargement a lieu sur le pont, « au lieu de charger (l'automobile) dans l'entrepont, comme on l'avait fait au cours du voyage d'aller », on n'avise pas le chargeur (le transporteur étant dispensé par une clause du connaissement), « de plus, on arrime mal cette voiture et on l'amarre par les porte-phares. Au premier coup de roulis un peu sérieux, la voi-

(1) Nantes, 19 mars 1920, Autr. 32, 603.

(2) Cour de Bordeaux, 1^{er} juillet 1873, D. 73. 3. 77.

(3) Cf. Ripert dans la *Gazette des Tribunaux du Maroc*, n° du 10 mai 1923 et Léopold Dor, Les clauses des connaissements et le projet de loi Colin, p. 28.

ture se désarrime et occasionne des avaries assez importantes » dont le montant a été évalué par les experts à 2.000 francs. Le chargement sur le pont était permis et sans aucune obligation d'avis au chargeur. Celui-ci, en plus du fret et en conformité de l'art. 15 des conditions générales du connaissement, avait payé à l'armateur une prime d'assurance dite taxe de garantie, de 80 francs. C'est le système de la « clause de garantie » qui est lié à la pratique des polices flottantes. « Les grandes compagnies de navigation contractent des polices flottantes, applicables à toutes les marchandises qui seront chargées pendant un certain temps sur les navires de la compagnie pour le compte de qui il appartiendra. Elles offrent à leurs chargeurs le bénéfice de cette assurance et se constituent les mandataires des parties pour la perception des primes et la constatation des avaries (1). » Donc, une offre de ce genre avait été faite au chargeur par la Compagnie Transatlantique, et celui-là y avait souscrit. Mais quand il vint réclamer le paiement des avaries, la Compagnie lui répondit : « En tant qu'armateur, je ne suis pas responsable : d'une part, en effet, d'après un des articles de mon connaissement, je suis exonérée des vices d'arrimages ; d'autre part, aux termes d'une autre clause, je

(1) Ripert, III, 2559. « Le chargeur (d'ailleurs) n'est assuré qu'aux conditions de la police flottante de la compagnie qu'il déclare connaître et dont il accepte par avance tous les termes ; or en fait, l'imprimé de cette police n'est presque jamais remis au chargeur ; c'est toujours le même système du contrat imposé et de la simple signature au bas du connaissement équivalant à l'acceptation des conditions que l'on ignore ». *Dor op. cit.*, p. 27.

suis autorisée à placer la marchandise sur le pont, à ses frais et risques, et ce sans être tenue d'aucun avis. En tant qu'assureur, je ne suis pas non plus responsable; car, aux termes de ma police flottante, je n'assure les marchandises sur le pont que contre la perte totale et non pas contre les avaries particulières. » Il y a là pour les chargeurs, on le voit bien, une cause de surprise. Ils se croient couverts en payant la taxe de garantie et, en cas d'avarie, « l'armateur refuse de payer soit comme transporteur, soit comme assureur ».

Le chargeur porta l'affaire devant le Tribunal de Commerce de Marseille qui lui donna satisfaction, en décidant que « la Compagnie Transatlantique, par la perception de la taxe de garantie, a contracté envers les chargeurs les obligations qui découlent de la police d'assurance; qu'ainsi elle a au regard (du chargeur) la double qualité d'armateur et d'assureur (1)... » Sur appel, la Cour d'Aix ajouta « qu'il n'est pas possible, en effet, d'admettre qu'en sa double qualité d'armateur et d'assureur, la Compagnie puisse arriver, en chargeant la marchandise sur le pont, en tant qu'armateur, à s'exonérer de sa responsabilité en tant qu'assureur, qu'une pareille faculté laissée à la Compagnie serait absolument contraire à l'équité la plus élémentaire et aux principes les plus incontestés du droit commun. » Finalement, l'affaire vint devant la Chambre civile de la Cour de Cassation qui confirma les décisions précédentes, « attendu qu'en consentant pour une voiture par elle chargée sur le

(1) Marseille, 1^{er} juin 1911, Autr. 27, 87.

pont, la clause de garantie dont elle a perçu la prime alors qu'elle savait que sa police flottante ne couvrirait pas le risque d'avaries, la Compagnie s'est, par là même, substituée de ce chef à ses assureurs et a pris personnellement à sa charge le risque exclu de la police (1). »

La solution est donc très nette, le transporteur n'est plus, par le jeu de la clause dite de garantie, le mandataire du chargeur auprès de l'assureur ou le commissionnaire d'assurance (2), il est purement et simplement l'assureur du chargeur et prend « personnellement à sa charge le risque exclu de la police » (Cour de Cassation). Voilà qui est clair et certain. Car enfin, en offrant de pourvoir à l'assurance, l'armateur ne peut de bonne foi, par sa propre initiative, priver sciemment le chargeur de toute assurance!

SECTION II

Responsabilité de l'Armateur en cas de chargement sur le pont non autorisé

43. — Dans l'hypothèse du chargement sur le pont sans la volonté du chargeur, l'art. 229 prononce en termes clairs et précis la responsabilité du capitaine

(1) Cour de Cassation, 12 décembre 1922. Arrêt de la Cour d'Aix, 13 novembre 1913, dans Dor 2, 407.

(2) Ripert, III, 2559 et *Gazette des Tribunaux du Maroc*, article cité, Lyon-Caen et Renault, VI, 1193.

en raison des avaries ou pertes qui surviendraient aux marchandises qu'il aurait ainsi chargées. Le principe de la responsabilité pleine et entière du capitaine s'explique suffisamment par la gravité de la faute qu'il a commise en usant d'un mode d'arrimage particulièrement dangereux, et cela sans prévenir l'intéressé.

Cette gravité de la faute justifie également l'application rigoureuse du principe de la responsabilité du capitaine. Ainsi, il sera responsable, même s'il arrive à démontrer que les dommages qui ont atteint la marchandise indûment chargée sur le pont sont dus à la force majeure. « Le capitaine qui charge des marchandises sur le tillac sans être autorisé répond de droit de tous les accidents et fortunes de mer que peuvent subir les marchandises par suite de ce mode de chargement, car on répond même de la force majeure quand une faute a précédé, *si culpa praecessit casum*. » C'est l'évidence même (1). C'est qu'en effet la faute du capitaine emporte tout. Et elle est d'autant plus grave qu'elle peut être éventuellement la source directe d'avaries non seulement pour les marchandises qu'il a injustement chargées sur le pont, mais aussi pour la cargaison de la cale, sans compter les accidents dont peuvent être victimes les gens de l'équipage. Aussi, quoique l'article 421 ne le dise pas expressément, le capitaine qui charge indûment des marchandises sur le pont ne peut, en cas de jet ou avarie pour le salut commun, bénéficier du règlement

(1) De Valroger, I, § 390 ; Vermond, n° 141 ; en sens contraire Danjon, II, 704 ; Jacobs, I, n° 143.

par avarie commune. Cette déchéance, que subit également le chargeur, lorsqu'il autorise le chargement sur le pont, est, comme nous l'avons déjà montré, une peine civile ayant pour but de faire comprendre aux intéressés qu'au-dessus de leurs intérêts particuliers, se trouvent les intérêts supérieurs de la sécurité de la navigation nationale.

44. — La responsabilité du capitaine est certaine, et en principe, d'après le droit commun, l'armateur dont le capitaine est le préposé devait répondre de cette responsabilité. Mais l'armateur échappe toujours à cette responsabilité par le moyen commode des clauses de non responsabilité.

Par ces clauses, l'armateur limite, d'une part, sa propre responsabilité en restreignant ses obligations et s'exonère, d'autre part, de la responsabilité encourue par les fautes de son capitaine.

Pour les marchandises chargées sur le pont, l'armateur est couvert d'une part par une clause d'irresponsabilité complète qui a pour effet, comme on dit, de renverser le fardeau de la preuve (c'est-à-dire d'obliger le réclamateur à prouver la faute personnelle de l'armateur) et d'autre part par la négligence-clause, autrement dit la clause par laquelle il s'exonère de la responsabilité due aux fautes du capitaine. (Cf. M. Ripert II, 1790, et Dor. op. cit., p. 12 s.)

La question qui se pose donc ici est celle de savoir si, en cas de chargement sur le pont fautif, c'est-à-dire effectué par le capitaine sans la volonté expresse du chargeur, l'armateur pourra se soustraire à la

responsabilité qui lui incombe naturellement, de ce fait, en invoquant la clause d'exonération.

Tout d'abord, un point est certain et dont la solution est formellement consacrée par la jurisprudence. C'est la responsabilité de l'armateur lorsque l'irrégularité du chargement sur le pont est due à sa propre faute ou à celle de ses agents qui se trouvent sous sa dépendance directe (1).

La validité de la négligence-clause, admise par les plus éminents maritimistes (2), a cependant quelques adversaires en doctrine (3) et semble singulièrement ébranlée en jurisprudence depuis l'arrêt récent de la Cour de Cassation rendu en 1920, à propos, justement, d'un chargement sur le pont. Jusqu'en 1920, la Cour de Cassation était restée ferme sur la validité de la négligence-clause qu'elle avait admise par un arrêt remontant à 1877. Seuls, quelques tribunaux de commerce étaient et sont toujours plus que jamais, hostiles aux clauses d'exonération, notamment le Tribunal de Commerce de Bordeaux et aussi celui de Marseille (4).

(1) Tribunal de Commerce du Havre, 1^{er} juillet 1902, Autr. 18, 333 et 29 janvier 1919, Autr. 34, 532. Cf. Ripert, II, 1753.

(2) Lyon-Caen et Renault, V. 744; Danjon, II, p. 632; Ripert, II, 1742-1743.

(3) Bonnecase n° 511 et s. Léopold Dor, Les Clauses des connaissements, etc...; Des projets de loi tendant à limiter ou même à supprimer ces clauses ont été rédigés. V. Projet de loi Colin et le projet de loi du 27 juillet 1917.

(4) Trib. de Com. de Bordeaux, v. décision de principe du 7 janvier 1921; Trib. de Com. de Marseille, 19 juin 1918, R. M. 1918, 336. Cf. Ripert, II, 1737.

45. — Actuellement, la question de la validité de ces clauses est éclairée par une autre lumière dont la source se trouve dans l'arrêt de la Cour de Cassation du 5 juin 1920. Voici comment s'était posée la question : la Compagnie Générale Transatlantique, dans le voyage d'un de ses vapeurs d'Alger à Cette, avait effectué un chargement sur le pont, consistant en fûts de vin, sans avoir obtenu le consentement écrit du chargeur et sans même le prévenir lors du départ du vapeur. A l'arrivée, quinze fûts ayant manqué, le chargeur assigna la Compagnie en paiement d'une somme représentant la valeur des manquants. Le Tribunal de Commerce de Marseille, devant lequel cette affaire a été portée, donna gain de cause au chargeur, en motivant sa décision, notamment, par deux raisons, esquissées brièvement, mais qui, retenues un peu plus longuement, ensuite, par la Cour d'Aix, permettront enfin à la Cour de Cassation de développer largement une théorie mettant en sérieux danger, pour l'avenir, la validité des clauses d'irresponsabilité en général. Voici les attendus du Tribunal de Commerce de Marseille (1) :

« Attendu, en outre, qu'étant donnée la *nature de la faute* que la Compagnie a commise, *qu'elle a aggravée en ne prévenant pas* le chargeur du risque particulier auquel, par son fait, les fûts se trouvaient exposés sur le pont et *dont, au surplus, elle a directement profité quant au fret*, il n'y a pas lieu, dans la circonstance, de l'admettre, au bénéfice de la clause de ses connaissements qui limitent, en cas de perte,

(1) Autr. 32, 306 (7 mai 1918).

sa responsabilité pécuniaire à une indemnité de 100 francs par colis.»

Deux considérations déterminantes : nature particulièrement grave de la faute de l'armateur et faute qui lui procure directement un profit, puisque, au lieu d'un fret de pont relativement moins élevé, il perçoit un fret de cale tout en chargeant sur le pont les marchandises du chargeur.

Ce jugement a été, sur appel, confirmé par la Cour d'Aix, par un arrêt du 17 février 1919, ainsi conçu : « La Cour, adoptant le motif des premiers juges, considérant au surplus que le jugement entrepris a décidé avec raison que la clause qui exonère l'armateur des fautes du capitaine ou qui limite le chiffre de sa responsabilité ne le décharge pas d'une faute dont il profite directement; qu'il doit en être ainsi spécialement dans le cas où l'armateur a transporté des fûts en pontée tout en percevant le fret dû en cas de transport sous cale; considérant que cette clause d'exonération ne doit pas davantage recevoir son application dans le cas où le capitaine du navire a négligé de prévenir le chargeur que la marchandise serait embarquée sur le pont; que cette précaution est, en fait, indispensable pour permettre à l'expéditeur de faire couvrir par ses assureurs l'aggravation du risque qui résulte de cette mesure ; par ces motifs, etc... »

Comme on le voit, les deux motifs du Tribunal de Commerce de Marseille ont été, dans les considérants de la Cour d'Aix, amplifiés et développés suffisamment pour lui permettre d'affirmer, dégageant la question de toute considération de fait, que « la clause qui exonère l'armateur des fautes du capitaine

ou qui limite le chiffre de sa responsabilité ne le décharge pas d'une faute dont il profite directement. »

Enfin, la Cour de Cassation rejeta le pourvoi en adoptant les motifs de la Cour d'Aix et considérant que la « modification à la convention sans avis au chargeur, constituait une faute à la charge de l'armement qui profitait de la différence entre le fret du pont et celui de la cale (aggravation par l'absence d'avis); attendu que, dans ces conditions, la Cour d'Aix a pu considérer que la Compagnie Générale Transatlantique était personnellement responsable, soit par son fait direct, soit par le fait de ses préposés, de la faute lourde nettement caractérisée par les motifs de l'arrêt, sans que les clauses l'exonérant des fautes du capitaine ou limitant les conséquences de ses propres fautes fussent applicables en l'espèce... »

46. — Cet arrêt de la Cour de Cassation a fortement ému, est-il besoin de le dire, les défenseurs des clauses de non-responsabilité et a procuré, au contraire, une grande joie à leurs adversaires. Voici quelques-unes des critiques qui ont été adressées à cet arrêt (1). On a contesté tout d'abord l'importance de l'arrêt en faisant remarquer que ce n'est en somme qu'un arrêt de rejet « se bornant à approuver la décision de la Cour d'Appel d'Aix du 17 février 1919. Or, la Cour de Cassation casse très rarement les arrêts de Cour d'Ap-

(1) Note anonyme sous l'arrêt de la Cour de Cassation, Autr. 32, 306. Cf. Ripert, II, 1737 et 1756. Circulaire du Comité des armateurs, n° 1124, note de M. Georges Ripert.

pel qui interprètent les clauses contractuelles. Il faut une véritable dénaturation du contrat par les juges du fait pour qu'elle refuse d'approuver la décision. » Mais on reconnaît aussitôt que, « par cet arrêt, la Cour de Cassation s'engage dans une direction qui pourra la conduire quelque jour à leur condamnation. C'est la première fois... qu'elle manifeste par sa décision un sentiment peu favorable à ces clauses. » Alors, c'est grave, et l'arrêt reprend ainsi son importance. Il ne s'agit pas, sans doute, d'une condamnation radicale, catégorique, formelle des clauses de non responsabilité, mais on ne peut attendre, évidemment, de la Cour de Cassation, un revirement si brusque sur son opinion. Ce qui est vrai, c'est que l'avenir de ces clauses est dangereusement compromis par l'arrêt en question. Ce qui le montre bien, c'est le fait que la Cour de Cassation a adopté purement et simplement l'assimilation, au point de vue de la responsabilité de l'armateur, qu'a faite la Cour d'Aix, de la négligence-clause, avec la clause limitant à un chiffre donné par colis sa responsabilité. C'est un point qui a son importance.

Pour ce qui est de la faute lourde du capitaine, dont la gravité empêche l'armateur d'invoquer son irresponsabilité, on a fait observer que « c'est justement contre les fautes lourdes du capitaine qu'il importe de garantir l'armateur (1). » La Cour de Cassation considère, en effet, les fautes lourdes comme des fautes intentionnelles. On a répliqué aussi que l'arrêt de la Cour de Cassation « est intervenu à l'occa-

(1) Ripert, II, 1737.

sion d'un cas-type de la responsabilité des armateurs : le chargement et l'arrimage des marchandises... La jurisprudence (considère) le chargement et l'arrimage des marchandises comme rentrant rigoureusement dans les fonctions professionnelles du capitaine et, par suite, de l'armateur; à tel point que l'intervention des chargeurs et des assureurs dans le chargement et l'arrimage des marchandises ne couvre pas la responsabilité du capitaine et de l'armateur... Cette jurisprudence devait sensiblement amener la Cour de Cassation à revenir sur ses décisions antérieures quant au principe de la validité des clauses de non responsabilité. Seule, en effet, cette validité était susceptible de couvrir la responsabilité de l'armateur du fait des fautes du capitaine dans l'arrimage et le chargement des marchandises. Seulement, il eût été vraiment trop illogique de concevoir l'obligation du capitaine et de l'armateur d'une manière aussi rigoureuse pour arriver ensuite à déclarer qu'on pouvait échapper à toute responsabilité pour manquement à cette obligation au moyen d'une clause de non responsabilité. La notion de responsabilité professionnelle... a pesé manifestement sur la Cour de Cassation; ce qu'elle a décidé dans un cas typique, elle peut le décider dans tous les autres cas de même nature (1) ». C'est aussi l'avis de l'annotateur anonyme de l'arrêt : « La décision rendue, dit-il, crée à l'armement une situation difficile. Il est possible, en effet, que les Cours d'Appel, s'appuyant sur les motifs de l'arrêt rendu par la Cour Suprême,

(1) Bonnetcase, n° 516 bis.

tendent à faire échapper les chargeurs (1) à l'application des clauses qu'ils ont librement acceptées. » On sait ce qu'il faut entendre par cette « acceptation libre » des chargeurs (2) !

Le chargeur est presque toujours dans l'ignorance non seulement de ces multiples clauses d'irresponsabilité, mais encore ignore-t-il totalement si ses marchandises ont été chargées sur le pont : il se trouve donc ainsi privé de tout recours ! Cette situation est d'autant plus inique que l'obligation d'avoir le consentement écrit du chargeur et celle de l'aviser avant le départ du chargement sur le pont de ses marchandises (afin qu'il puisse se couvrir des risques graves de la pontée, en contractant une assurance spéciale) ne semblent pas bien lourdes pour le transporteur. En tout cas, l'armateur a le devoir professionnel de donner les instructions nécessaires à ses capitaines afin qu'ils exécutent les obligations inhérentes à leur charge. C'est l'évidence même du bon sens de la justice et de l'équité. Nous croyons donc, et cela en conséquence de nos développements précédents sur l'obligation d'aviser, que cette faute lourde du capitaine (dont parle la Cour de Cassation) est partagée directement par l'armateur. Dès lors, ce dernier ne

(1) C'est déjà fait dans deux récents jugements, l'un du Tribunal de Commerce de Marseille (24 octobre 1924, *Droit Maritime Français*, t. 2, 833) et l'autre du Trib. de Com. d'Alger (13 mai 1925, *Droit Maritime Français*, t. 3, n° 12, 15 juin 1925). Ces décisions refusent l'application des clauses de non responsabilité à cause de la faute lourde du capitaine.

(2) Voir les critiques de M. Léopold Dor, *op. cit.*, p. 17 et 27.

peut plus invoquer son irresponsabilité conventionnelle. Il est responsable du dommage qu'il a causé par sa négligence. C'est d'ailleurs un véritable délit civil que celui qui consiste à exposer délibérément les marchandises du chargeur aux graves dangers de la pontée sans tenir compte des prescriptions impératives de la loi, sans obtenir le consentement de l'intéressé, sans même le prévenir, sans s'inquiéter s'il a contracté une assurance, tout en percevant un fret de cale plus élevé et réalisant ainsi un profit ou même réalisant un autre profit en percevant une taxe de garantie, ou soit disant telle, destinée à couvrir les risques encourus par les marchandises, et refusant ensuite, en cas de perte, par jet ou enlèvement du pont, toute indemnité à leur propriétaire invoquant les clauses d'irresponsabilité et d'exclusion de risques de pontée. Or, chacun est responsable de ses délits et ne peut s'exonérer par des clauses conventionnelles. Puisque les armateurs ont tous les bénéfices de leur profession, ils doivent aussi en supporter les risques. Et pour ce qui est spécialement du chargement sur le pont, ils n'ont qu'à bien instruire leurs agents et leurs capitaines des obligations qu'ils contractent en exerçant leur profession.

On a dit aussi, pour ce qui est de l'enrichissement réalisé par l'armateur dans cette hypothèse, que la victime pourrait agir par l'action de *in rem verso* contre l'armateur (1). Cela ne change de rien la situation, car nous considérons ici le motif du profit comme secondaire : la responsabilité de l'armateur

(1) M. Ripert, *op. cit.*, n° 1737.

subsisterait, alors même qu'il n'aurait pas réalisé ce gain illicite, alors même qu'il se serait dispensé de l'obligation d'aviser.

Au surplus, on a répondu que l'armateur, en encaissant le fret ordinaire, a, en quelque sorte, ratifié la faute du capitaine. Or, il est admis, à bon droit, par la jurisprudence, que, dans le cas de ratification, l'armateur ne peut invoquer la clause d'exonération (1). De même, à un autre argument de l'annotateur anonyme consistant à dire que le fret encaissé par le capitaine était le fret fixé au connaissement, de sorte que l'armateur ne reçoit pas plus que ce qu'il devait recevoir d'après le contrat qu'il avait conclu, on a répondu, avec beaucoup de raison, qu'il y a lieu de se demander si le contrat primitif peut être considéré comme subsistant malgré l'inexécution par l'armateur de l'obligation qu'il avait assumée de charger en cale.

Et enfin, dans le but de restreindre la portée de l'arrêt précité de la Cour de Cassation (qu'il faut d'ailleurs rapprocher de cet autre arrêt de la Cour suprême, examiné plus haut, v. p. 71), on a conseillé aux armateurs un remède qui consisterait à insérer tout simplement deux clauses spéciales dans le connaissement : la première les relevant de l'obligation de prévenir le chargeur du chargement de ses marchandises sur le pont; l'autre stipulant la restitution, en cas de dommage des marchandises, de la différence entre le fret de cale et le fret du pont. Ainsi, de

(1) V. critique anonyme sous un arrêt de la Cour suprême (U. S.), Dor, 5, 249.

cette façon, l'armateur serait sans reproches. Nous avons déjà suffisamment expliqué plus haut que cela n'empêcherait nullement les tribunaux de prononcer la responsabilité de l'armateur en raison de sa faute lourde.

47. — On peut déjà enregistrer deux jugements des tribunaux de commerce de Marseille et d'Alger qui ont refusé à l'armateur le droit d'invoquer les clauses de non responsabilité, en raison de la faute lourde du capitaine.

Dans la première affaire (1), il résultait du rapport de mer que les manquants litigieux étaient dus à une fortune de mer, mais que, par ailleurs, la marchandise était arrimée en pontée, alors qu'aucune raison sérieuse ne justifiait l'application à la marchandise d'un tel risque. L'armateur fut déclaré responsable de l'abus de droit dont le capitaine s'était rendu coupable, alors même que le connaissance autorisait le chargement sur le pont sans avis préalable. Mais en raison du profit obtenu par la différence entre le fret de cale perçu et celui du pont, le Tribunal de Commerce de Marseille décida que l'armateur ne peut invoquer les clauses limitant sa responsabilité.

Dans l'affaire sur laquelle le Tribunal de Commerce d'Alger eut à statuer, il s'agissait même de petit cabotage où le capitaine, comme nous l'avons déjà vu, a le droit de charger sur le pont. Cependant, il a été

(1) Trib. de Com. de Marseille, 24 octobre 1924, D. M. F., 2, 833.

jugé que le capitaine « a commis une faute lourde en chargeant sur le pont, alors que la tempête sévissait fortement à ce moment... et qu'il savait bien qu'il s'exposait ainsi à voir enlever son chargement par les lames. » Par cette faute lourde, le capitaine a engagé la responsabilité de l'armateur, lequel ne peut exciper de la clause limitative (1).

48. — D'ailleurs, cette solution est consacrée par la plupart des jurisprudences étrangères :

Il a été jugé, aux Etats-Unis (2), qu'à moins d'une réserve expresse du connaissement ou d'usage contraire, les marchandises doivent être chargées sous le pont. Au cas où, contrairement à cette règle, les marchandises ont été chargées sur le pont, où elles ont subi des avaries de ce fait, l'armateur qui a ainsi contrevenu à ses obligations ne peut se prévaloir de la clause de valeur agréée insérée au connaissement. L'armateur, en ne respectant pas les conditions du contrat d'affrètement, s'enlève le droit d'invoquer le bénéfice des dispositions de ce contrat stipulées en sa faveur. Et cette règle s'applique pour les clauses limitant à un chiffre donné la responsabilité de l'armateur, car ce dernier avait commis une faute grave en chargeant la marchandise sur le pont, étant donné surtout que les polices d'assurance ne couvrent pas les risques de pontée, car elles établissent leur taux

(1) Trib. de Com d'Alger, 13 mai 1925, D. M. F., t. 3, n° 12 (15 juin 1925).

(2) Cour d'Appel, 2^e circuit, 14 décembre 1921, Autr. 34, 1230 ; et Cour Suprême, 12 novembre 1923, Dor, 5, 249.

de prime en considération des risques normaux tels qu'ils résultent de la pratique commerciale ordinaire.

Au surplus, la jurisprudence américaine assimile ce cas à celui du déroutement qui avait été toujours considéré comme cause de rupture du contrat plaçant le transporteur sous la responsabilité légale.

« En définitive, dit un annotateur anonyme, le transporteur qui effectue le transport dans des conditions différentes de celles qui ont été prévues au contrat prend en quelque sorte, vis-à-vis du chargeur la qualité d'assureur, en ce sens qu'il lui garantit que les marchandises seront délivrées en bon état au port de destination, sans qu'il puisse se prévaloir des clauses d'exonération ou de limitation de responsabilité insérées dans le connaissement. »

La même solution prévaut aussi en Angleterre : le transporteur est alors assimilé au dépositaire qui n'a pas placé les marchandises à lui confiées à l'endroit où il devait les garder (1)..

En Allemagne, le chargement en pontée est considéré comme la cause présumée des avaries subies par les marchandises en cours de transport et l'armateur n'a plus le droit d'invoquer les clauses d'exonération ou de limitation de responsabilité s'il y a eu chargement sur le pont non autorisé (2).

En Espagne, l'article 855 du Code de Commerce dispose qu'au cas où les marchandises ont été arri-

(1) Scrutton, n° 48, p. 152 ; Carver, § 16, p. 398 ; Lowndes, p. 72 ; Maclachlan, 6^e, p. 337 ; Abbot's, p. 525.

(2) Schaps, § 566. Rem. 3 et 4.

mées sur le pont sans le consentement du chargeur, *l'armateur et le capitaine (el fletante y el capitan)* doivent répondre pour tout dommage causé à cette cargaison. Il en est de même au Portugal (art. 641 du Code de Commerce), au Mexique (art. 930 du Code de Commerce) et au Chili (art. 907 du Code de Commerce).

CHAPITRE IV

De la garantie de l'Assureur

49. — Les polices d'assurances sur facultés ne couvrent pas habituellement les risques de la pontée dans les mêmes conditions que pour les marchandises de cale.

Les risques de la pontée sont, en effet, anormaux et dangereux. Les assureurs, pour établir leur taux de prime, ne prennent en considération que les risques normaux tels qu'ils résultent de la pratique commerciale ordinaire. Il faut donc, pour que les risques de la pontée soient couverts, que le chargeur les fasse assurer spécialement en payant une prime spéciale appelée surprime (1), faute de quoi les marchandises du pont sont abandonnées à leur sort, leur triste sort, si l'on songe que l'armateur se dégage d'une façon absolue de toute responsabilité pour la perte ou l'avarie de la pontée.

On aperçoit immédiatement l'importance de l'obli-

(1) La même règle prévaut en Angleterre, sauf pour le cas où le chargement en pontée a été fait en obéissant à un usage. Règle 17, Sch. I, Mar. Ins. Act., 1906 ; Cf. Arnould, § 225. Et cet usage est un usage du commerce que l'assureur est tenu de connaître et non un usage de sa propre pratique (Chambre des Lords, 18 avril 1921, Autr., 33, 118.

gation d'aviser le chargeur du chargement sur le pont qui pèse sur le transporteur et dont nous avons parlé plus haut. En effet, il est de première nécessité pour le chargeur d'être fixé sur le point de savoir si le capitaine a usé de la faculté de charger sur le pont ses marchandises, car ce mode de chargement aggrave automatiquement les risques ordinaires et rend encore plus pressante la nécessité de l'assurance.

50. — L'article 10, § 2 de la police d'assurance sur facultés de la rédaction récente de 1919 dispose, en effet, que « sauf dans les cas spécifiés au paragraphe premier (1), les marchandises chargées sur le pont ou dans ses superstructures ne sont assurées que franc de perte totale ou partielle et d'avarie particulière. Toutefois, lorsque, avant connaissance de tout sinistre, la déclaration de ce mode de chargement aura été faite et la surprime y afférente ressortie, conformément aux conditions particulières ci-après, ces marchandises seront couvertes, en outre, contre les pertes de quantité provenant de jet à la mer ou d'enlèvement par la mer, sous déduction d'une franchise de cinq pour cent calculée sur la valeur assurée de la pontée, chaque pour compte donnant lieu à un règlement distinct (2). »

En principe, donc, la pontée n'est pas assurée dans la police ordinaire, sauf dans le cas où le chargeur

(1) C'est-à-dire : « Abordage, incendie, échouement, naufrage, relâche du navire dans un port à la suite de voie d'eau entraînant le déchargement de trois-quart au moins de la cargaison... », art. 10, § 1^{er}.

(2) Autr., 32, 27 avec commentaire de MM. Ripert et Audouin.

aurait contracté une assurance spéciale pour elle par déclaration et paiement de la surprime aux assureurs.

Il convient, toutefois, de faire remarquer que les assureurs resteront responsables, même en l'absence de cette déclaration, de la contribution d'avarie commune pouvant incomber à ces marchandises du pont. Et cela est raisonnable, puisque les marchandises auraient contribué à l'avarie, si elles étaient chargées en cale (1).

51. — Deux cas se présentent donc : celui où la déclaration a été faite et la surprime payée et l'hypothèse contraire.

Si la déclaration a été faite en temps utile aux assureurs et la surprime payée, ils seront responsables envers le chargeur non seulement pour les avaries et les pertes résultant des cas mentionnés au paragraphe premier de l'article 10 (abordage, incendie, etc...), mais encore pour les pertes de quantité provenant de jet à la mer ou d'enlèvement par la mer, le tout sous déduction d'une franchise de cinq pour cent.

S'il la déclaration par le chargeur que ses marchandises ont été chargées sur le pont n'a pas été faite ni la surprime payée, l'assureur est dégagé de toute responsabilité : il n'est nullement obligé de couvrir des risques pour lesquels aucune assurance n'a été contractée.

En effet, les risques de la pontée, on l'a vu, sont expressément exclus par les clauses de la police d'as-

(1) MM. Ripert et Audouin, *Autr.*, 32, 27.

surance sur facultés. Ils ne sont couverts qu'à la condition que le chargeur fasse la déclaration et effectue le paiement de la surprime. En l'absence de cette exécution il n'y a pas d'assurance des risques de la pontée. Le contrat d'assurance est un contrat synallagmatique : à l'obligation de l'assureur de rembourser la perte des marchandises chargées sur le pont correspond étroitement l'obligation du chargeur de déclarer le chargement sur le pont à l'assureur et de lui payer une prime spéciale. Il ne peut donc pas s'agir ici de nullité mais bien au contraire d'inexistence du contrat.

52. — Mais l'assureur pourrait-il être déclaré responsable au cas où le chargeur ferait sa déclaration et paierait la surprime après l'arrivée du sinistre ? Nullement, le contrat d'assurance est essentiellement un contrat aléatoire : on ne peut donc plus faire assurer un objet qui a déjà péri.

De toute façon, l'assureur est dégagé de toute responsabilité soit que la déclaration n'ayant pas été faite et la surprime payée il y ait inexistence de l'assurance de la pontée ; soit que ladite déclaration ayant été faite et la surprime payée après l'arrivée du sinistre il y ait impossibilité matérielle et juridique d'assurer les risques de la pontée.

53. — On a voulu voir (1), cependant, dans l'absence de la déclaration, une réticence de la part de l'assuré qui aurait volontairement omis de déclarer à

(1) Ripert, III, p. 395, n. 1 ; Lyon-Caen : Sentence arbitrale, 11 juin 1923, Dor, 5, 371.

l'assureur le mode particulier de chargement de ses marchandises. Cette explication est pour le moins insuffisante. Car il y a des cas, et ils sont fort nombreux, où l'armateur, par le jeu habile de ces clauses de connaissance, tient le chargeur, malgré l'article 229, dans l'ignorance complète du mode de chargement de ses marchandises, en stipulant de plus son irresponsabilité absolue. Y a-t-il là une véritable réticence de la part de l'assuré ? Même si l'on soutient l'affirmative il ne peut s'agir que d'une « simple réticence par ignorance » (1). Or, pour une réticence de ce genre, beaucoup de décisions refusent de prononcer la nullité lorsque l'assuré établit sa bonne foi (2). Et ces décisions sont approuvées généralement par les auteurs (3). « Il faut, écrit M. Ripert, maintenir le contrat toutes les fois que l'assuré ignorait le fait qu'il n'a pas révélé ». Or, comment peut-on maintenir un contrat qui n'existe pas ou qui est devenu juridiquement impossible ? Parler de réticence ici c'est compliquer et fausser inutilement la question (4).

(1) Ripert, III, § 2420.

(2) V. les décisions citées par M. Ripert, III, p. 395, n. 1.

(3) Ripert, III, 2420 ; Smeesters, II, n° 754.

(4) Là où l'on peut parler de réticence, c'est le cas où l'assuré aurait chargé en pontée un tonnage de 16,50 0/0 supérieur au tonnage déclaré et accepté par les assureurs. L'assuré est en faute pour avoir caché une circonstance du chargement, de nature à modifier l'opinion du risque. Le chargement excessif de la pontée est en effet une circonstance aggravant les risques, parce qu'il compromet sérieusement la stabilité du navire. (Cour d'Aix, 4 février 1925, D. M. F., 3, 210 ; cf. aussi Rouen, 19 mai 1905, Autr., 21, 69).

D'ailleurs, la Cour de cassation s'est déjà prononcée dans le sens que nous indiquons ici.

La Chambre des Requêtes déclare que la Cour d'appel « a pu décider que la déclaration d'aliment à la prime de 1 1/2 % impliquait nécessairement pour les assureurs que les marchandises avaient été comme d'ordinaire, embarquées dans la cale et que les fûts chargés sur le pont l'ayant été dans des conditions autres que celles prévues au contrat, s'étaient trouvées virtuellement exclues de l'assurance ; que sans examiner si, dans le cas contraire, l'assurance n'aurait pas été nulle pour cause de réticence, l'arrêt attaqué, dûment motivé, n'a en conséquence violé... » (1)

54. — Est-ce à dire, cependant, que le chargeur qui, de bonne foi, a ignoré le chargement de ses marchandises sur le pont et qui, par suite, a été dans l'impossibilité complète de faire couvrir les risques de pontée par une assurance spéciale, sera privé de tout recours ? Nous ne le pensons pas. Il doit avoir un recours contre le transporteur qui a manqué à son obligation de demander le consentement écrit du chargeur et de l'avertir avant le départ du navire du chargement effectif de ses marchandises sur le pont. Et, nous l'avons déjà montré, l'armateur ne saurait se couvrir ni par les clauses le dispensant de cette obligation (à l'exécution de laquelle un chargeur ne saurait raisonnablement renoncer en connaissance de cause!) ni par les clau-

(1) Cour de Cassation, 30 novembre 1903, *Autr.*, 49, 817.

ses de non responsabilité en raison des fautes du capitaine, l'armateur étant personnellement responsable de la négligence qu'il a commise en n'instruisant pas le capitaine, son préposé, de cette obligation que sa profession lui impose.

Vouloir décider autrement serait commettre une grande injustice à l'égard du chargeur dont la situation malheureuse serait alors sans aucune issue. Mis, par le fait et la faute du transporteur, dans l'impossibilité de contracter une assurance pour les risques particulièrement graves que courent ses marchandises sur le pont, il n'aurait même pas le droit de demander une indemnité au transporteur par la faute de qui, encore une fois, ses marchandises auraient été perdues ! L'injustice est trop criante pour qu'on puisse tenter de la consacrer.

55. — Dans la pratique l'assureur a été souvent déclaré responsable dans le cas où la déclaration a été faite et la surprime payée après la survenance du sinistre mais où cependant l'assureur aurait par clause spéciale de sa police, déclaré prendre à sa charge les risques et les conséquences des clauses et conditions (tant imprimées que manuscrites) des connaissements (1). Cette solution très rigoureuse pour les assureurs ne peut se justifier si on adopte notre manière de considérer le caractère de l'obligation d'aviser qui pèse sur le transporteur. Sans doute, dans l'hypothèse présente, l'assureur a ac-

(1) Tribunal de Com. de Marseille, 21 mars 1902, *Autr.*, 17, 602 et 19 mai 1914, *Autr.*, 30, 81.

cepté les clauses du connaissement, mais on conviendra qu'il n'a pu raisonnablement accepter que celles qui étaient valables. Or, les clauses qui dispensent le transporteur d'obtenir le consentement écrit du chargeur et de le prévenir à temps du chargement effectif des marchandises sur le pont ou celles par lesquelles l'armateur s'exonère des fautes du capitaine sont nulles (la Cour de Cassation l'a admis, tout au moins en ce qui concerne le cas du chargement sur le pont, arrêt du 5 juin 1920) et l'armateur sera même dans cette hypothèse tenu de l'obligation d'aviser le chargeur. On ne peut donc établir la responsabilité de l'assureur en se basant sur une acceptation d'une clause nulle du connaissement.

CHAPITRE V

Nécessité de réglementer le chargement en pontée

56. — La nécessité de réglementer le chargement sur le pont a apparu maintes fois au cours des chapitres précédents.

Toute réglementation de la pontée doit être dominée par l'idée de la sécurité du navire, de l'équipage et de la cargaison. On doit s'efforcer, par conséquent, de restreindre et de limiter la pontée. C'est le principe de la réglementation anglaise, que les armateurs ont tort de considérer comme trop sévère.

57. — Les armateurs préoccupés uniquement à trouver un moyen de percevoir un plus grand nombre de frets dans chaque voyage sont amenés à permettre une surcharge du navire. Ils ne se sont donc occupés de la réglementation de la pontée qu'en vue de réduire le franc-bord des navires afin de pouvoir charger sur le pont une plus grande quantité des marchandises que celles qui, légalement et habituellement, est permise. A cet effet, ils ont rédigé des rapports à la suite de plusieurs conférences internationales, rapports qui, tout en autorisant une certaine surcharge, établissent les conditions par l'ob-

servation desquelles la sécurité de l'équipage du navire et de la cargaison est assurée.

La Sous-Commission des Pontées, instituée par le Bureau International de Travail, a admis en principe cette réglementation établie par les armateurs. Seulement, il faut faire remarquer, et cela a une grande importance, que la réglementation en question ne vise que le chargement du bois et encore plus spécialement du bois léger. Or, on sait que cette marchandise est loin de présenter les mêmes dangers pour la pontée que peuvent occasionner d'autres genres de marchandises. Donc, c'est faire une grave méprise que de vouloir étendre cette réglementation spéciale à tous autres chargements sur le pont et occasionner ainsi par la réduction du franc-bord, une surcharge de nature à compromettre la stabilité du navire. Ici apparaissent les grandes difficultés d'une réglementation générale de la pontée, car il faut tenir compte non seulement de la variété des marchandises mais encore de la variété de construction des navires et même des conditions atmosphériques qui changent suivant les saisons. Quant à songer à une réglementation internationale et générale de la pontée, évidemment très désirable (1), il faut bien avouer que sa réalisation paraît bien, sinon problématique, du moins très lointaine.

(1) Voici un exemple typique : Un capitaine se voit infliger une amende dans un port hollandais pour avoir insuffisamment chargé son navire sur le pont alors qu'ayant chargé à New-York et craignant à son passage dans un port anglais de subir une amende pour chargement excessif, a refusé de prendre un surplus de cargaison de pont.

58. — En tout cas nous souhaitons que le législateur français, s'inspirant des diverses réglementations étrangères, des règlements proposés par les Conférences internationales des armateurs, et tenant compte des revendications des gens de mer, tente un essai de réglementation générale de la pontée, établissant des règles limitant et ordonnant la quantité et le mode d'arrimage des marchandises sur le pont.

Il suffit ici d'établir le bien fondé de ce principe et l'urgence d'une telle réglementation sans vouloir entrer dans les détails, car il y a tout naturellement un côté absolument technique de la question qui ne peut entrer dans le cadre de nos développements.

59. — Les pays qui possèdent une certaine réglementation de la pontée sont des pays du Nord, tels que l'Angleterre, l'Allemagne, les pays Scandinaves. Cela s'explique par l'intensité du trafic de bois qui se fait entre ces divers pays. Aussi leur réglementation ne concerne que le chargement du bois sur le pont et il y a là une véritable lacune.

D'une façon générale, on rencontre deux systèmes de réglementation de la pontée : l'un consistant à limiter la hauteur et le poids des marchandises chargées sur le pont, l'autre permettant une réduction du franc-bord normal, c'est-à-dire une surcharge sur le pont, tout en soumettant l'arrimage sur le pont à certaines conditions.

Le premier système est adopté par l'Angleterre et

la Finlande, le second par l'Allemagne, la Norvège et les Pays-Bas.

Les règlements anglais, qui ont cette particularité de s'appliquer même aux navires étrangers, prononcent des fortes amendes contre le capitaine et aussi l'armateur, s'il est de connivence, qui n'auront pas obéi aux prescriptions relatives au chargement sur le pont contenues dans la section 10 du Merchant Shipping Act de 1906.

Ces prescriptions concernent les chargements des bois lourds et des bois légers ; ils limitent leur hauteur et distinguent à ce point de vue le chargement dans les espaces couverts et celui qui a lieu dans les espaces découverts (1).

Le système adopté en Allemagne, Hollande et Norvège est celui du franc-bord spécial qui autorise la surcharge du navire au delà de la ligne de flottaison normale. Les capitaines doivent faire la preuve de la stabilité de leur bâtiment pour pouvoir obtenir l'autorisation d'avoir un franc-bord spécial.

Aux Pays-Bas, un navire n'est autorisé à transporter sur le pont un chargement de bois de charpente dépassant cinq pour cent de son tonnage net à moins qu'il ne soit muni d'un certificat établissant qu'il est construit de manière à pouvoir le faire sans danger. En ce dernier cas, le navire peut bénéficier également d'un franc-bord spécial lorsqu'il transporte sur le pont un chargement complet de bois de charpente.

La Suède, l'Angleterre et la Norvège possèdent

(1) Voir le texte de ces règlements en appendice, p. 109.

des réglementations identiques en ce qui concerne le pavois ou le bordage qui doit être fixé autour de tout pont ouvert chargé d'une cargaison. De plus, des précautions doivent être prises en ce qui concerne l'accès de la barre de direction, des pompes, des appareils de sauvetage, ainsi que l'entrée des quartiers de l'équipage, qui devra toujours demeurer libre.

60. — Au point de vue international, l'Association de Droit international s'occupa à plusieurs reprises de la question du chargement sur le pont. Il y a eu, en 1912, 1913 et 1921, des résolutions et des recommandations vagues et platoniques. C'est en 1922 que fut rédigé le premier rapport précis et détaillé sur la question qui nous occupe, lors de la Conférence internationale des armateurs à Christiania. Malheureusement ce rapport ne concerne que les chargements des bois sur le pont. C'est là une lacune, nous le répétons, et nous faisons les mêmes réserves quant à la possibilité d'étendre ce rapport aux chargements d'autres marchandises que le bois léger sur le pont. Car le rapport commence justement par établir une réduction du franc-bord permettant une surcharge sur le pont et précise ensuite que le franc-bord spécial établi ainsi ne peut être utilisé que pour les chargements de bois léger. Ainsi donc sa portée est très limitée (1).

(1) La construction des navires destinés au trafic des bois légers est soumise, par le rapport, à certaines conditions techniques. La hauteur de la pontée ne doit pas

61. — Si l'on veut donc aboutir à une réglementation internationale uniforme — quels grands mots! — de la pontée, qu'il nous soit permis de dire que c'est plutôt en s'inspirant du système anglais de limitation de la hauteur de la pontée qu'on aura plus de chances de réussir. Sans doute, les règlements anglais sont un peu confus actuellement, et les capitaines n'ont peut être pas tort de s'en plaindre, mais il dépendra du clair bon sens des techniciens latins de faire dissoudre les brumes septentrionales par le brillant soleil méditerranéen.

62. — Il faudra aussi tenir compte des revendications des gens de mer. C'est l'aspect humanitaire du problème qu'il ne faut pas oublier. La sécurité de l'équipage est menacée par tout chargement sur le pont non soumis à des limitations légales. Les armateurs se sont occupés de la question uniquement à leur point de vue professionnel. Les marins se sont plaints que, lors des conférences internationales des armateurs, on n'a pas tenu compte de leur désiderata.

C'est pourquoi le Secrétaire général de la Fédération internationale des gens de mer, M. Damm, attirera l'attention du directeur du Bureau International de Travail, sur la nécessité de la représentation des

obstruer la vue du pont. Le rapport établit également des règles pour éviter que la pontée gêne les manœuvres de l'équipage, d'autres destinées à protéger la cargaison du pont. Il s'occupe également de la responsabilité du capitaine en cas de non observation de certaines règles essentielles et d'autres questions exclusivement techniques.

gens de mer aux conférences qui auront à s'occuper à l'avenir de la question des pontées.

« Toutes les organisations de marins, disait-il dans sa lettre, estiment que si la question des cargaisons de pont peut présenter un intérêt d'ordre financier pour les armateurs et propriétaires des navires, elle est d'un intérêt encore plus considérable pour les gens de mer, étant donné l'obligation dans laquelle ils se trouvent d'escalader, aux risques d'accidents et de leur vie elle-même, les cargaisons de pont... » (1)

Les armateurs français eux-mêmes, pleins de bon sens, reconnaissent que « certains chargements sur le pont, tels que les chargements de moutons et de porcs présentent évidemment certains inconvénients pour la commodité de l'équipage » (2). Seulement ils ont peut être tort de penser que cet état de choses très fâcheux soit compensé par « les primes très intéressantes proportionnelles au nombre de têtes d'animaux transportés » que reçoivent les gens de l'équipage à l'occasion d'un chargement de ce genre!

D'ailleurs les armateurs français sont d'avis que l'étude de la question des pontées n'est pas du ressort du Bureau International de Travail, étant donné surtout le côté technique et d'ordre national que peut

(1) Lettre adressée à la date du 7 octobre 1921 à M. Albert Thomas. (Extrait du procès-verbal de la Session de la Commission Paritaire Maritime, 7-8 mars 1922, p. 26).

(2) Note relative au rapport de la sous-commission des cargaisons en pontée du B. I. T., publié en novembre 1923, obligeamment communiquée par le Comité Central des Armateurs de France.

présenter toute étude sérieuse de la réglementation de la pontée.

Cette objection n'est pas dépourvue de bon sens. Elle démontre excellemment que la première étape à passer dans la voie de la réglementation de la pontée doit être une réglementation nationale conciliant les justes intérêts des armateurs français avec la nécessité de la protection de la vie en mer.

Vu: le 12 octobre 1925.

Le Président,

G. RIPERT

VU ET PERMIS D'IMPRIMER:

Le Recteur de l'Académie de Paris,

P. APPELL

Vu: *Le Doyen,*

H. BERTHELEMY

APPENDICE

APPENDICE

Textes relatifs à la Réglementation du chargement sur le pont

I. Prescriptions Anglaises

Section 10 du « Merchant Shipping Act » de 1906

CHARGEMENT DE BOIS

10. — 1) Si un navire anglais ou étranger arrive entre le dernier jour d'octobre et le seize du mois d'avril de chaque année à un port du Royaume-Uni, venant de l'étranger et transportant, comme pontée, un chargement de bois léger ou lourd (autrement qu'aux conditions admises par cette section), le capitaine et aussi l'armateur, s'il est de connivence, seront passibles d'une amende qui ne pourra pas être supérieure à cinq livres sterling par 150 pieds cubes de l'espace où se trouvent les bois transportés, pour contravention à cette section.

2) Les conditions auxquelles les bois lourds peu-

vent être transportés comme pontée sont les suivantes :

a) Ils ne peuvent être transportés que sur des espaces ou parties couvertes ; et

b) être chargés conformément aux règlements établis par le Board of Trade (1), en ce qui concerne ce chargement.

3) Les conditions auxquelles les bois légers peuvent être transportés comme pontée sont les suivantes :

a) Toute unité de bois ne doit pas avoir une capacité, en cube, supérieure à 15 pieds cubes ; et

b) la hauteur au-dessus du pont ne doit pas dépasser :

I. Lorsqu'il s'agit d'espace ou partie non couverte, sur un pont formant le dessus d'une coupée, dunette ou tout autre espace ou partie fermée d'une façon permanente sur le pont supérieur, 4 pieds au-dessus de l'espace fermé ; et

II. lorsqu'il est question d'espace non couvert qui ne forme pas le dessus d'un espace fermé d'une façon permanente sur le pont supérieur ou un espace formant le dessus d'une partie couverte, la hauteur de la lisse principale, pavois ou bordé, ou un quart de la largeur intérieure du navire ou sept pieds, ce qui est la moindre hauteur ; et

(1) Voir plus loin, p. 112, les règlements du Board of Trade.

III. dans le cas d'un espace couvert : la hauteur entière de cet espace ; et des règlements peuvent être établis par le Board of Trade pour la protection des marins contre tout risque résultant du transport de la marchandise dans tout espace non couvert, jusqu'à la hauteur admise par cette section, et les dits règlements devront être observés à bord du navire.

4) Le capitaine ou armateur ne sera pas passible d'amende, d'après cette section

a) pour tous bois que le capitaine a jugé nécessaire de mettre ou de garder sur le pont, pendant le voyage en raison d'une voie d'eau ou de tout autre avarie au navire, éprouvée ou appréhendée ; ou

b) s'il établit que, le navire étant parti du port où il a chargé sa pontée, à telle date donnée avant le dernier jour d'octobre, il n'a pu, malgré l'intervalle suffisant admis pour la durée du voyage, arriver avant le dit jour à son port au Royaume-Uni en ayant été empêché par du gros temps ou par toute autre circonstance indépendante de sa volonté ; ou

c) s'il établit que le navire étant parti du port où il a chargé sa pontée, à telle date donnée avant le 16 avril et conformément à l'intervalle qui lui est accordé pour qu'il arrive le dit jour, il a fait un voyage exceptionnel lui permettant d'arriver avant ce jour.

5) Pour les fins de cette section,

a) il faut entendre par bois lourd :

1° Tout bois équarri, rond, d'avers ou autre ou pitchpin, acàjou, chêne, teck ou autre bois lourd quelconque ou

2° plus de 5 espars de rechange, travaillées ou non, préparés et finalement prêts à servir ; et

b) Par « bois léger » il faut entendre des planches, voliges ou autres bois légers de toute autre sorte ; et

c) par l'expression « pontée », il faut entendre tout chargement transporté soit sur des espaces non couverts sur le pont, soit sur des espaces couverts, non compris dans le tonnage enregistré du navire ; et

d) l'espace sur lequel se trouve le bois transporté sera considéré comme l'espace limité par l'aire superficielle occupée par le bois, et par les lignes droites renfermant un espace rectangulaire suffisant pour comprendre les marchandises en question.

6) Ne sera nullement atteint par cette section tout navire non destiné à un port du Royaume-Uni et y rentrant par suite de gros temps ou pour réparations ou dans tout autre but que celui d'y décharger son chargement.

*Règles établies par le « Board of Trade »
du 7 février 1907*

Règle I. — Classes des navires admis au transport de bois lourds en pontée.

Les navires admis doivent être des vapeurs en fer ou en acier ayant des espaces couverts, c'est-à-dire des dunettes, roufles, passerelles, des ponts, des gailards d'avant ou des ponts-abri lesquels forment partie de la structure permanente du navire, et ces vapeurs doivent se conformer aux stipulations suivantes :

a) L'espace doit être compris dans une superstructure qui s'étend de bord à bord du navire.

b) Le bordé extérieur doit être ininterrompu de pont à pont et sur toute la longueur de l'espace.

.....

Règle II. — Règlements relatifs aux chargements de bois lourd en pontée.

1. — Le bois ne peut être chargé que sur des espaces couverts formant partie de la structure permanente du navire.

2. — Le bois lourd ne peut être chargé sur des espaces couverts, si ce chargement doit rendre le navire impropre à la mer par raison de stabilité et l'empêcher d'effectuer en toute sécurité son voyage.

Règle III. — Protection des navires contre le risque pouvant résulter du transport du bois en pontée dans des espaces non couverts à bord du navire.

1. — Pour le transport du bois sur un espace non couvert il faudra installer de chaque côté du navire des lisses ou pavois provisoires d'une certaine soli-

dité sur toute la longueur où se trouve arrimée la pontée. Les dites lisses auront une hauteur qui ne pourra être inférieure à 4 pieds au-dessus de la ligne du sommet de la pontée.

II. Prescriptions Allemandes

(Etablies par la Seaberufgenossenschaft)

§ 5. — « La pontée ne sera dorénavant chargée qu'à la condition que la stabilité et la capacité du navire le permettront. Il sera en outre nécessaire de tenir compte pendant l'hiver du danger que présentent les glaces pouvant se former à bord du navire et de l'augmentation de poids pouvant en résulter.

« Les marchandises et les espars de rechange transportés comme pontée devront être solidement saisis afin d'éviter qu'ils ne s'échappent.

« Lorsque le pont sera rempli de marchandises sur toute la largeur du navire et que la surface occupée par la pontée sera très inégale ou présentera des vides, il faudra établir des passerelles ou passages formés de planches ou d'assemblage de planches afin de permettre la libre circulation de l'équipage. Pour les vapeurs, il conviendra en outre d'y adopter une main-courante en corde, au milieu du navire. »

« Lorsque la pontée est telle que la lisse même du navire n'offre pas une protection suffisante, il faut

dra y établir avec des espars, des cordages ou d'autres matériaux une lisse provisoire dûment appropriée. »

III. — Prescriptions Danoises

(Renseignements)

A l'exemple de la Norvège et de la Suède, le Danemark a adopté un franc-bord spécial pour les vaisseaux chargés de bois de construction

Le franc-bord s'applique exclusivement aux vaisseaux munis d'un moteur.

Le règlement prévoit pour les vaisseaux chargés de bois des gaillards-d'avant atteignant 7 % au moins de la longueur totale du bateau et haut de 1,2 mètres au minimum. Les chambres des machines et les chaudières doivent être protégées efficacement et le vaisseau doit être muni de bastingages solides ayant au minimum 1 mètre de hauteur.

Les chaînes du gouvernail doivent être disposées de telle sorte qu'elles puissent toujours être utilisées, même si la cargaison de pont vient à se déplacer; des précautions analogues doivent être prises pour les ventilateurs. En toutes circonstances, les conditions de stabilité doivent être telles qu'aucune modification de l'équilibre du navire ne puisse mettre ce dernier en danger.

*(Informations Sociales du B. I. T.
22 décembre 1922).*

IV. Memorandum Français

*Présenté par les représentants des armateurs français
à la Conférence de Londres (18-20 avril 1923)*

Les armateurs français considèrent qu'il est désirable d'arriver à une entente internationale sur le transport des chargements de bois en pontée et à l'élaboration d'un règlement unique applicable en tous pays.

Ils estiment que ce règlement doit prévoir les chargements en pontée de bois lourds et légers.

Ils sont d'accord sur le principe admis par la Conférence de Christiania d'attribuer un franc-bord spécial aux navires destinés à ce genre de trafic, à condition qu'ils satisfassent à un ensemble de prescriptions concernant d'une part, la construction, l'aménagement de la coque et, d'autre part, l'installation et l'arrimage de la pontée.

Il est demandé toutefois que ces prescriptions soient atténuées lorsque le navire ne se livrant qu'occasionnellement au transport de bois, l'armateur renoncera à la réduction de franc-bord visée ci-dessus.

Dans le premier cas, les dispositions principales à adopter pourraient être les suivantes :

Appliquer le règlement aux navires transportant en pontée plus de 5 % de leur D. W.

Pour les chargements de bois léger (essences plus légères que le Pitchpin), la hauteur de la pontée doit être limitée de manière à ne pas gêner la vue de

l'homme de barre et à permettre à celui-ci de voir l'étrave du navire.

Pour les chargements de bois lourds, la hauteur de la pontée ne devra pas dépasser ce que le capitaine jugera raisonnable, en tenant compte de la stabilité du navire et de sa structure.

Le navire doit avoir des dimensions telles que l'on ait des garanties raisonnables de stabilité.

Il est demandé que le double fond soit pourvu d'un support central étanche. En tout cas, il doit être subdivisé de telle sorte que l'on puisse, au départ, réserver un vide suffisant pour pouvoir conserver la stabilité, après épuisement d'une partie des soutes à combustible.

Les navires doivent être pourvus d'un gaillard. Il est recommandé d'avoir un château et une dunette ou un pont surélevé.

Les navires doivent être de construction robuste, garantie par leur classification. Le pont doit être fortement épontillé et si le chargement des cales n'est pas uniquement composé de bois, arrimé de manière à supporter le pont, des dispositions doivent être prises pour éviter toute fatigue de celui-ci.

L'appareil à gouverner doit être disposé de manière à rester manœuvrable. Un appareil à bras de secours doit être placé à l'arrière.

Si l'accès au treuil n'est pas dégagé, il doit en être établi un sur la dunette pour la manœuvre des amarres.

L'usage des pompes et appareils d'extinction d'incendie doit rester assuré.

Les montants placés contre les parois seront distants de 1 m. 50 au plus; ils seront fixés solidement au pont et aux parois.

Le chargement doit être solidement saisi et disposé de manière à éviter un ripage. Des mesures seront prises pour protéger la partie fixe des manches à air et des drosses.

En ce qui concerne le calcul de la réduction du franc-bord, les armateurs français sont d'avis que le principe de la formule hollandaise est le plus rationnel, mais que cette formule donne pour les petits navires une correction trop faible.

Ils proposent, en conséquence, d'introduire dans la formule hollandaise un coefficient variable avec le ceux permettant de tenir compte des résultats de l'expérience acquise dans les pays scandinaves pour les bâtiments de faible tonnage.

(14 avril 1923).

V. Décret relatif à la réglementation de l'arrimage des marchandises à bord des navires de commerce

TITRE III. — Vins, alcools, huiles
et généralement toutes les matières liquides

ART. 22. — Dans le cas où des fûts seraient placés sur le pont soit debout, soit couchés, en vertu du consentement écrit du chargeur prévu par l'art. 229 du Code de commerce, ils devront être arrimés sur un plan unique et solidement saisis entre eux, sans

que rien ne soit chargé par dessus. Les fûts couchés seront élevés sur des cales permettant l'écoulement facile des eaux en dessous.

Dans les spardecks ou faux-ponts, les fûts pourront être arrimés debout, à la condition qu'ils ne forment qu'un plan unique et que rien ne soit chargé par dessus.

Aucun chargement des liquides en fûts ne sera autorisé sur le pont du spardeck.

(Décret du 1^{er} décembre 1893).

TABLE DES MATIÈRES

BIBLIOGRAPHIE	7
---------------------	---

INTRODUCTION

1. — Caractère anormal du chargement sur le pont. Dangers qui en découlent.....	9
2. — Justification pratique du chargement sur le pont. Impossibilité de le supprimer. Nécessité de le réglementer.....	11
3. — Notions historiques. Ancienneté de la pratique. Ligue Hanséatique. Loi de Gênes. Statuts de Marseille. Consulat de la mer. Ordonnance de 1681	13
4. — Etat actuel de la législation française.....	16
5. — Plan des développements. .,.....	18

CHAPITRE PREMIER

Pontée et Petit Cabotage

SECTION I

Pontée

6. — Que faut-il entendre par pontée. Impossibilité d'une définition théorique. Le cas des supers- tructures	19
--	----

- | | |
|---|----|
| 7. — Absence des règles légales. Critique de la définition de la loi belge. Opinion des auteurs.... | 20 |
| 8. — Décisions judiciaires. Sécurité des marchandises: seul criterium. Critique de cette jurisprudence | 22 |
| 9. — Absence de règle théorique dans les législations étrangères et dans les Règles d'York et d'Anvers de 1924..... | 24 |

SECTION II

Petit Cabotage.

- | | |
|---|----|
| 10. — L'exception traditionnelle au principe..... | 26 |
| 11. — Tentative de supprimer cette exception critique. | 27 |
| 12. — Le sens exact de cette exception..... | 28 |
| 13. — Ce qu'il faut entendre par petit cabotage..... | 29 |
| 13 bis. — Tableau comparatif des différentes définitions du grand et du petit cabotage..... | 30 |
| 14. — Difficulté : voyage au long cours se composant de parcours qui en eux-mêmes sont des voyages au petit cabotage..... | 31 |
| 15. — Droit étranger. L'exception est généralement admise | 33 |
| 16. — Règles d'York et d'Anvers de 1924. Une ancienne difficulté qui disparaît..... | 34 |

CHAPITRE II

L'avarie commune et le chargement sur le pont

- | | |
|--|----|
| 17. — Le principe de l'exclusion (art. 421). Son origine. | 37 |
| 18. — Explication de la règle donnée par Valin. Critique | 37 |

19. — Le vrai fondement de l'art. 421. Caractère de peine civile	38
20. — Considération de l'inégalité des risques.....	40
21. — Application impérative de l'art. 421. Raisons..	41
22. — Seule dérogation légale: petit cabotage.....	42
23. — Les parties sont libres de stipuler l'application de l'art. 421 dans le petit cabotage.....	42
24. — Le jet du matériel naval du pont admis en avarie commune. Solution de bon sens. Droit comparé. Règles d'York et d'Anvers.....	44
25. — Cas du désarrimage accidentel de la pontée....	46
25 bis. — Cas des frais de relâche et dépenses.....	47
26. — Systèmes étrangers. Système hollandais: avarie commune admise, sauf recours contre le capitaine	47
27. — Système de contribution spéciale.....	49
28. — Pays scandinaves: avarie commune admise au cas d'échouement	49
29. — En Angleterre et Etats-Unis d'Amérique: avarie commune admise au cas d'usage général de charger sur le pont. Sens exact de l'usage général..	50
30. — Résumé de la législation étrangère.....	51
31. — Règles d'York et d'Anvers. La modification survenue en 1924.....	53
32. — Question du conflit de la loi nationale avec la Règle I des Règles d'York et d'Anvers de 1924.	54

CHAPITRE III

De la responsabilité de l'Armateur.

SECTION I

Responsabilité de l'armateur en cas de chargement sur le pont autorisé.

33. — Le chargement sur le pont permis s'il y a consentement du chargeur. Nécessité d'une réglementation limitative de la pontée.....	58
---	----

34. — Liberté du capitaine pour l'arrimage. Règles du décret du 1 ^{er} décembre 1893.....	59
35. — Forme du consentement du chargeur.....	60
36. — Le consentement tacite n'est pas admis.....	61
37. — Ratification postérieure au chargement sur le pont. Critique de cette solution. Nécessité absolue 1° de la mention effective de l'autorisation sur le connaissance et 2° de la signature du chargeur.....	62
38. — Effets de l'autorisation. En principe: non-responsabilité du capitaine. Série d'exceptions à ce principe. Responsabilité pour manquement à l'obligation d'aviser.....	64
39. — Responsabilité pour manquement à l'obligation de prendre des mesures nécessaires à la protection de la pontée.....	68
40. — Responsabilité en cas de chargement sur le pont dépassant la quantité stipulée.....	70
41. — Le fret ne peut être réclamé en cas de jet de la pontée	71
42. — La clause de garantie et la responsabilité de l'armateur. Substitution de l'armateur à l'assureur. Arrêt du 12 décembre 1922 de la Cour de Cassation	71

SECTION II

*Responsabilité de l'armateur en cas de chargement
sur le pont non autorisé.*

43. — Principe de la responsabilité du transporteur..	74
44. — La négligence-clause et la responsabilité de l'armateur	76
45. — L'arrêt du 5 juin 1920 de la Cour des Cassation.	78
46. — Critiques adressées à cet arrêt. Discussion....	80

47. — Jurisprudence conforme postérieure à l'arrêt de 1920	86
48. — Jurisprudence et droit étranger.....	87

CHAPITRE IV

De la garantie de l'Assureur.

49. — L'exclusion du risque de la pontée dans les polices d'assurances	90
50. — L'art. 10 § 2 de la police d'assurance sur facultés de 1919. L'assurance de la pontée est une assurance spéciale	91
51. — Position de la question.....	92
52. — Non responsabilité de l'assureur au cas d'une assurance de la pontée après le sinistre.....	93
53. — L'explication de la nullité par la réticence critique. Arrêt de la Cour de Cassation.....	93
54. — Situation du chargeur: il a un recours contre le transporteur en faute.....	95
55. — Du cas où l'assureur déclare accepter les clauses du connaissance.....	96

CHAPITRE V

Nécessité de réglementer le chargement sur le pont.

56. — Nécessité de la réglementation.....	98
57. — Tentatives limitées des armateurs.....	98
58. — Ce que doit faire le législateur français.....	100
59. — Réglementations étrangères.....	100
60. — Essais de réglementation internationale.....	102

61. — Les règlements anglais et leur système.....	103
62. — La question de la sécurité des gens de mer. Nécessité de commencer par une réglementation nationale	103

APPENDICE

Textes relatifs à la réglementation de la pontée.

I. Prescriptions Anglaises	106
II. Prescriptions Allemandes	111
III. Prescriptions Danoises	112
IV. Memorandum des Armateurs français (Conférence de Londres, avril 1923).....	113
V. Décret relatif au chargement des liquides sur le pont	115

Les Artisans Imprimeurs, 23, rue de la Mare, Paris

